JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 43

Samochód

Organ oficjalny Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

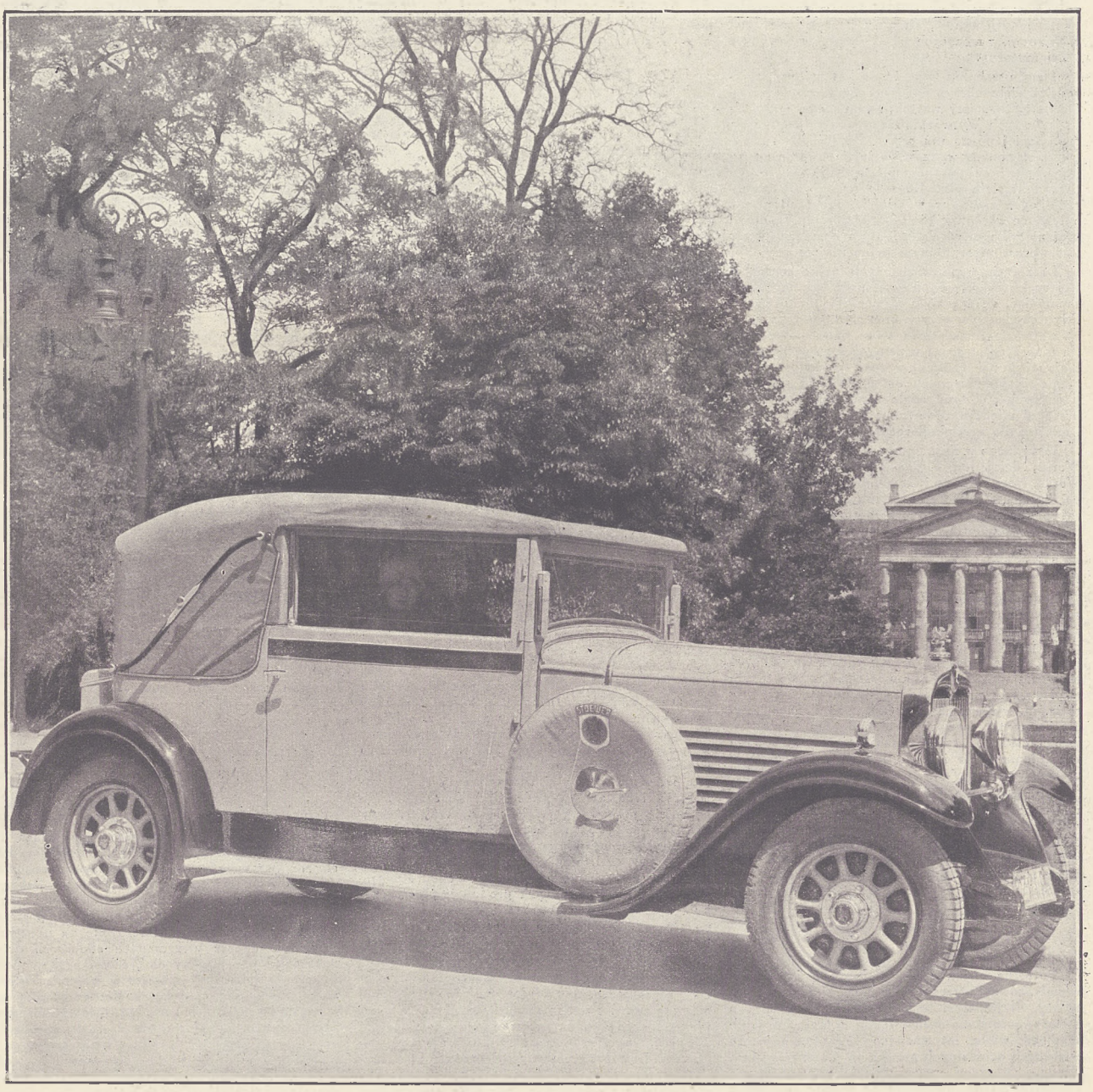
TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

27. lipiec 1930

Triumf przemysłu polskiego



Wspaniały kabrjolet Stoewer Gigant ośmiocylindrowy, skarosowany całkowicie w zakładach „Superba" w Parzęczewie. Piękno tej karoserji przynosi prawdziwą chlubę przemysłowi krajowemu.

Miscelanea automobilowe

Z wędrówek po Wystawie Samochodowej. — Zamiast benzyny olej gazowy. — Produkcja silników spalinowych. — Sieć dróg bitych na całym świecie. — W walce z kurzem na ulicach.

Choć historycznie starszy od samochodu, mimo to w hierarchji lokomocji postawiony jest rower na szarym końcu. Właściwie zupełnie niesłusznie boć przecież nie każdy i nie zawsze musi „wyrabiać" aż 200 kilometrów na godzinę. Wystarczy czasem, a w mieście prawie zawsze, zwykłe 20 kilometrów, te same, które nam ofiarowywuje tramwaj. Skąd więc się bierze tak indolencja w stosunku do idealnego zdawałoby się środka lokomocji?

Przyczyny niedoceniania roweru należałoby doszukiwać się jedynie w zbyt słabej jego propagandzie. Pierwszym krokiem serjo w tym zakresie jest wystawa rowerów łącznie z samochodami na M. W. K. T. w Poznaniu. Trzeba przyznać, że motor bynajmniej nie zabił tego „pegaza" na koła, a przeciwnie wpłyną bodaj na korzystne udoskonalenia w szczegółach. Widać to w różnorodności wystawionych typów, między któremi nie brak wyścigowców mogących pójść śmiało w zawody z koleją żelazną.

I może wskutek tego, że warkot motoru zagłusza dziś cichy skrzyp pedału, dość późno dowiadujemy się, że mamy wartościową produkcję polską Państwowych Wytwórni Uzbrojenia i firmy Wahren. Lepiej późno niż nigdy. Ta świadomość powinna stanowczo wzbudzić zainteresowanie do roweru, powinna przypomnieć o istnieniu środka tak znakomicie ułatwiającego pracę niektórych ruchliwych zawodów w mieście, nie mówiąc już o tem, że dla prawdziwego turysty, pragnącego kraj nietylko przejechać, lecz go i poznać, rower jest wprost nieocenionym pomocnikiem.

Lecz życie współczesne, życie pełne gorączkowej ruchliwości, nie pozwala nam ani na chwilę zapomnieć, że żyjemy pod znakiem motoryzacji. Gdy wchodzimy w przestronną głębię pawilonu 12, otacza nas ze wszystkich stron nawał motocykli. Na nieprzygotowanym widzu robią wrażenie przyczajonej bestji apokaliptycznej, gotowej na skinienie wtajemniczonych do zawrotnego skoku w przestrzeń. W tym dziale mamy już kompletny przegląd międzynarodowy, w którym jest jednak i miejsce dla produkcji rodzimej.

Wykwintne w linji są maszyny angielskie Ariel-Works, dalej idą Rudge-Whithwort, Matschless Works, New Hudson i Zuendapp, Gnome & Rhone, Sarolea i wiele jeszcze innych. Na specjalne zaś podkreślenie zasługuje motocykl B M. W., piękna wyścigówka, połykająca przestrzeń z szybkością przeszło 200 km. na godzinę. Ustanowiony na tej maszynie rekord przez Henne'go w dniu 19. 9. 1929 r. wykazał 216,7 km. na godzinę.

Skoro się pisze o Wystawie Samochodowej, nie sposób pominąć wartościowego działu akcesoryj samochodowych. Właściwy dobór tych drobnych części jest jakby klamrą spinającą strój. Są to niejednokrotnie utensylja niezmiernie ważne dla zachowania sprawności ruchu miejskiego. Do takich w pierwszym rzędzie należą kierunkowskazy, które m. in. wystawił Zeiss w kilku odmianach, zwykłe i automatyczne, reflektory Boscha i Scintilla, wycieraczki do szyb, zapobiegające wypadkom zapotnienia szkła i wiele innych drobnych lecz nieodzownych części.

A propos szkła. Kierowcy grozi zawsze wielkie niebezpieczeństwo w razie zderzenia samochodów wskutek rozpryskiwania się szkła. Otóż na tej wystawie demonstrują jednocześnie swoje niepryskające szkła Ford i lotnictwo włoskie. Warto, aby z tym najnowszym humanitarnym wynalazkiem zaznajomiły się jak najszerzej sfery interesujące się automobilizmem.

* * *

Potrzeba — jak głosi przysłowie — jest matką wynalazków. Potrzeba rodzi wszelki postęp techniczny. Najlepszym tego przykładem jest sprawa zastosowania do automobilizmu wynalazku skądinąd od wielu lat znanego i funkcjonującego w różnych dziedzinach produkcji, jakim jest silnik Diesla. Olbrzymi rozwój ruchu autobusowego i ciężarowo-samochodowego po wojnie światowej, rozbudowa niezliczonych linij komunikacji autobusowej, wynikła na tem tle ostra konkurencja, i w następstwie dążenia do potanienia kosztów eksploatacji wysunęły na czoło zagadnień ruchu samochodowego kwestję potanienia kosztów paliwa. Sprawę tę rozwiązuje całkowicie dostosowanie ropnego silnika dieslowskiego do automobilizmu, gdyż oleje ciężkie (np. olej gazowy), któremi poruszany jest ten silnik są o 66% tańsze, a w dodatku silnik ten zużywa wagowo mniej paliwa.

Silnik dieslowski wymagał jednak poważnych zmian konstrukcyjnych, badań, prac laboratoryjno-fizykalnych, tudzież niezliczonych prób, aby wreszcie — po 14 latach tych prac, podjętych w pamiętnym roku 1914 przez szwajcarskie zakłady Saurera — pojawiły się wozy, poruszane silnikiem Saurer-Diesel.

Rozpatrzmy teraz pokrótce skutki ekonomiczne tej inowacji technicznej, jaką w dziedzinie automobilizmu stanowi silnik Saurer-Diesel.

Najlepiej da się to zobrazować drogą porównania kosztów paliwa zużywanego przez silnik Saurer-Diesel z kosztami paliwa, zużywanego przez silnik benzynowy o tej samej wydajności. Wychodząc z założenia, iż kg benzyny kosztuje obecnie na naszym rynku 1,05 zł, a 1 kg oleju gazowego 0.35 zł, już przy jednakowem pod względem wagi zużyciu materjału pędnego oszczędność wynosiłaby 66%. Ponieważ jednak wagowo dieslowski silnik Saurera zużywa paliwa o 30% mniej niż silnik benzynowy, oszczędność ta wzrasta do 75—80%. Jeszcze dokładniejszy obraz oszczędności w kosztach eksploatacji wozów ciężarowych i autobusów daje następujący obraz konkretny. Koszty przewozu ładunku o wadze 6 ton na odległości 100 km wynoszą dla samochodu systemu Saurer-Diesel tylko 9,80 zł, podczas gdy te same koszty przy silnikach benzynowych dochodzą do 40 zł. Innemi słowy roczna oszczędność na paliwie 6-tonowego autobusu Saurer-Diesel przy 360 dniach eksploatacji i 300 km dziennie przebytej drogi wynosi około 32 400 zł.

Prócz powyższych, wybitnie z punktu widzenia handlowego, zalet silnika Saurer-Diesel, należy nadmienić, iż wobec braku zapłonu elektrycznego i stosowania trudno zapalnej ropy — silniki dieslowskie są predystynowane do odegrania wybitnej roli nawet w dziedzinie samochodów osobowych, jak również i w lotnictwie. Wymaga to jeszcze pewnych zmian konstrukcyjnych. Rozwiązanie tej sprawy, a zwłaszcza zastosowanie silników saurerowskich do lotnictwa miałoby pierwszorzędne znaczenie dla posunięcia naprzód zagadnienia komunikacji transatlantyckiej. Prace nad zastosowaniem Diesla do aeronautyki są w pełnym toku prowadzone w Zakładach Saurerowskich w Arbon pod Zurychem.

* * *

Ogólne pogorszenie konjunktury odbiło się i na produkcji silników spalinowych, która w r 1929 zmniejszyła się w porównaniu z 1928 r. o blisko 30 proc. Zdolność produkcyjna warsztatów pracy wykorzystana była średnio w 50 proc. Jakościowo produkcja stoi bardzo wysoko. W okresie inflacji eksport silników produkowanych w Polsce zdobywał rynki nawet zachodnie. Obecnie eksport odbywa się niemal wyłącznie na Bałkany (Rumunja, Turcja, Grecja). Zauważyć należy, że niektóre fabryki francuskie produkują silniki typu polskiego, według licencji zakupionej w jednej z fabryk warszawskich. Dowodzi to, iż ogólna poprawa warunków finansowych produkcji umożliwiłaby specjalizację i znaczne zwiększenie produkcji na eksport. Już obecnie nawet eksport silników typu mniejszego (przeważnie dla rolnictwa) wynosi około 20 do 25 proc. ogólnej produkcji.

Na rynku wewnętrznym natomiast konkurencja zagraniczna, spowodowana niedostateczną ochroną celną, a wspomagana bezwzględnym dumpingiem kredytowym, doprowadza do pokrycia 40 proc. zapotrzebowania rynku krajowego importem. Rok 1929 pod względem dumpingu kredytowego był rekordowy: fabryki szwedzkie, szwajcarskie i niemieckie udzielały samorządom miejskim kredytów do 6 lat (w poszczególnych wypadkach nawet dłuższych) przy stopie procentowej około 6 proc. Importowane silniki o mocy większej dostarczane są przeważnie instytucjom komunalnym i państwowym (około 75 proc.); natomiast silniki o mniejszej mocy dostarczane są przedewszystkiem rolnictwu (90 proc.).

Wypłacalność odbiorców — zarówno krajowych jak i zagranicznych — znacznie się pogorszyła. Odbiorcy krajowi przeważnie żądają prolongat — a około 20 proc. wartości tranzakcyj trzeba egzekwować. Wypłacalność odbiorców zagranicznych — zwłaszcza Rumunji, w związku z przeżywanym przez nią kryzysem — pogorszyła się tak bardzo, że opłacalność eksportu postawiona została pod znakiem zapytania. Mimo redukcji zatrudnienia składy fabryczne, stale się zwiększają.

* * *

Według danych statystycznych, sieć dróg różnego rodzaju na całym świecie wynosiła w roku 1929 olbrzymią liczbę, bo 12.489.013 klm. W porównaniu z rokiem 1928 liczba ta jest większa o 1,957,805 klm.

Wzrastające z roku na rok, w poszczególnych państwach i krajach zrozumienie konieczności posiadania coraz lepszych dróg znajduje swe uzewnętrznienie w coraz to większej ilości dróg o twardej nawierzchni.

Według kontynentów ogólna ilość dróg przedstawia się następująco:

Ameryka Północna i Południowa	5.963.829	km
Europa	3.820.703	„
Azja	1.622.422	„
Australja, Nowa Zelandja, etc.	561.321	„
Afryka	420.672	„

Jak widać z powyższego, Ameryka posiada największą bezwzględną liczbę kilometrów dróg, lecz jeśli uwzględnić stosunek do jej olbrzymiego obszaru, to bezwzględnie ustępuje Europie. Ameryka ustępuje Europie i pod względem jakości dróg, co może wydawać się dziwnem. Na ogólną liczbę 5.963.829 klm. dróg 4.423.735 klm. stanowią drogi gruntowe, podczas gdy w Europie wynoszą one zaledwie 92.957 klm.; w Afryce — 226.939 klm.; w Australji, Nowej Zelandji, etc. — 427.218 klm.; w Azji — 935.621 klm.

W Europie przeważają drogi bite makadamowe, których jest przeszło 4 razy więcej niż w Ameryce. Dróg asfaltowych Europa posiada 5.888 klm., a Ameryka — 5.326 klm. Natomiast w Ameryce przeważają drogi cementowe. Obie Ameryki posiadają dróg cementowych 90.662 klm. podczas gdy Europa liczy tego rodzaju dróg zaledwie 1.873 klm. Dróg bituminowych obie Ameryki posiadają pięć razy więcej niż Europa. Dróg brukowanych kamieniem lepszym lub ciosanym Europa liczy 14.865 klm., a Ameryka liczy ich znikomą ilość, bo tylko 324 klm.

* * *

Celem skutecznego zwalczania plagi kurzu na drogach publicznych, zarówno na zachodzie, jak i w niektórych ośrodkach polskich, posiadających dobre drogi, zaczęto od pewnego czasu stosować na drogach pewien gatunek oleju mineralnego. Pomysł okazał się bardzo dobry, gdyż plaga kurzu zupełnie znikła, a że koszt polewania dróg olejem jest mały, sposób ten zaczyna znajdować coraz większe zastosowanie. W Zagłębiu Dąbrowskiem jedno z poważnych przedsiębiorstw, trudniące się sprzedażą olejów mineralnych, postanowiło tytułem próby bezinteresownie na pewnych, oczywiście dobrze utrzymanych odcinkach dróg, zastosować wspomniany olej, celem praktycznego wykazania zalet tego sposobu w walce z kurzem na drogach publicznych. Próby rozpoczną się w najbliższych dniach i niewątpliwie sposób skrapiania olejem dróg znajdzie zastosowanie, a to ze względu na dobre wyniki i mały koszt, gdyż trzeba pamiętać, że koszt polewania ulic wodą w mieście wynosi dziennie około 50 zł. Natomiast skrapianie olejem zmniejszy wydatek ten przeszło 50 procent.

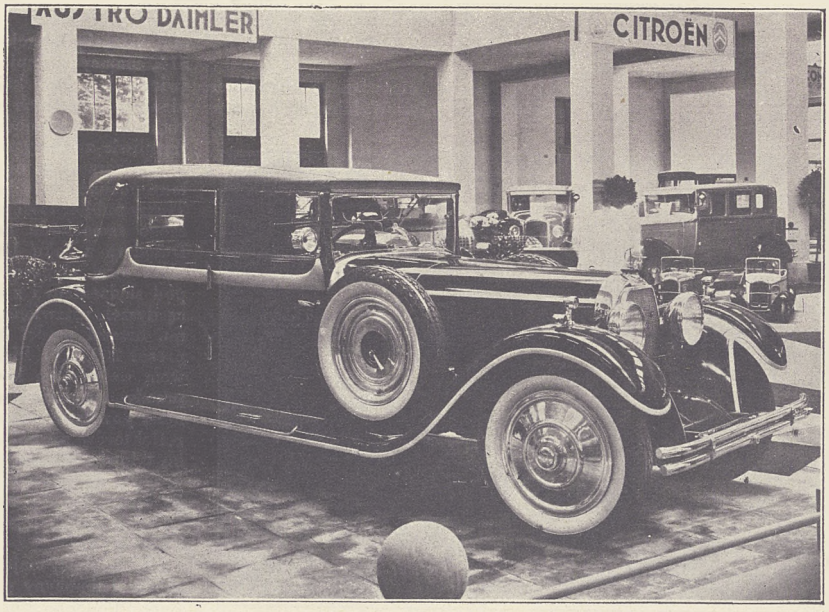
SALON SAMOCHODOWY NA „KOMTURZE"

III.

W dalszym ciągu pawilonu 12 nader interesująco przedstawiają się efektownie urządzone stoiska znanych firm światowych, wyrabiających części składowe samochodowych instalacyj elektrycznych: Bosch i Scintilla, szczególnie tej ostatniej, która demonstruje swe magneta podczas działania. Z Poznania wystawiają zakłady „Herkules" ciekawie obmyśloną szczotkę samochodową.

Miłą niespodzianką jest stoisko Centralnej Poznańskiej Fabryki Wyrobów Gumowych, produkującej opony do rowerów i samochodów marki „Stomil". Nareszcie naprawdę krajowa opona samochodowa! Fabryka, urządzona w wielkim stylu produkuje opony masowo, zaś wszystkie dotychczasowe próby dały zadowalające dotychczas wyniki. Prócz opon krajowych, widzimy na Salonie tylko jedno jeszcze stoisko znanych opon „India".

W osobnym, gustownym pawilonie (12 a) wystawiają Czechosłowackie Zakłady Broni (Zbrojovka). Widzimy tam kilka pięknych, tak popularnych u nas „Zetek", doskonałej jakości i zgrabnie wyglądających, choć na nasze stosunki nieco za drogich. Opodal stoiska Zbrojovki widzimy również wielki traktor drogowy typu J. B. 2 T., wystawiony przez Automobiles Industriels Latil. — Materjały pędne wystawiają: Polmin, Karpaty, Galicja, Shell, Standard Nobel oraz Państwowy Monopol Spirytusowy, ten ostatni swą nową mieszanką benzynowo-spirytusowo-eterową „Benzynal", którą z takiem powodzeniem stosowano na ostatnim zjeździe gwiaździstym do Poznania.



Wspaniały kabrjolet Austro-Daimler ADR, jeden z najpiękniejszych eksponatów Salonu.

Przechodzimy do pawilonu 11. Na wstępie prezentuje się stoisko Lancji, która wystawia swe najnowsze modele Dilambda. Potężne te wozy posiadają 8 cylindrowy silnik 60 konny o kształcie litery V. i oznaczają się niezwykle piękną linją. Obok modeli Dilambda widzimy także 4-cylindrową limuzynę Lancia typu Lambda.

Naprzeciw stoiska Lancji widzimy wystawę Adlerów, typu Standard 6 i 8. Pośród wozów tego typu najrozmaiciej skarosowanych szczególnie pięknie prezentuje się kabrjolet. Solidne i precyzyjne te wozy dały jak dotąd w zastosowaniu do polskich dróg jak najlepsze wyniki.

Nieco dalej widzimy stoisko Chryslerów. Każdego sportowca porwać musi szlachetny w linji i barwie roadster typu 66. Prócz niego, firma wystawiła kilka limuzyn i wozów otwartych typu 66 i 77. Przypominamy, że również w Wieży Górnośląskiej znajduje się model Chryslera 77, niezwykle pięknie skarosowany, przez Wytwórnię Samolotów w Białej Podlaskiej.

Jedno z najokazalszych miejsc w tej części Salonu zajmuje Austro-Daimler, Citroën i Steyr. Na pięknem tem stoisku rzucają się przedewszystkiem w oczy wspaniałe modele Austro-Daimler A. D. R. Jednym z najpiękniejszych eksponatów Salonu wogóle jest kabrjolet pięcioosobowy A. D. R., czarno lakierowany i obficie niklowany. Szlachetną linją odznacza się również błękitne torpedo, jakby stworzone do pędu, na którym hr. Potocki brał udział w rajdzie międzynarodowym A. P. Również kilka wystawionych limuzyn dostraja się wytwornością do reszty eksponatów Austro-Daimlera.

W głębi widzimy kilka Steyrów. Ładnie prezentuje się kabrjolet tej marki typu XX, jak również sportowe torpedo typu 12.

Na tem samem stoisku znajduje się również wystawa Citroëna. Widzimy kilka limuzyn i wozów otwartych typów C 4 i C 6, wśród których odznacza się wielka, 7-osobowa kareta „La Familiale" oraz szlachetny w linji, zielony kabrjolet. Tło stoiska stanowi wielki autobus Austro-Fiat, nader celowo skarosowany przez firmę K. P. K. (Krajowy Przemysł Karoseryjny) w Warszawie.

W głębi bocznej nawy pawilonu napotykamy znowu wytwór krajowego przemysłu samochodowego. Jest nim mały samochodzik lekkiej konstrukcji marki „Iradam", skonstruowany przez inżyniera Adama Gluecka z Krakowa. Samochodzik ten nader interesująco pomyślany posiada silnik ztyłu i odznacza się niezwykłą prostotą konstrukcji.

Tuż obok widzimy stoisko firmy Auto-Sport z Łodzi, która wystawia samochody trójkołowe (cyclecary) francuskiej fabryki d'Yrsan i angielskiej Morgan. Małe te samochodziki odniosły ostatnio na światowych torach wyścigowych cały szereg nader poważnych sukcesów, osiągając bardzo znaczne szybkości. Zaznaczyć należy, że ceny tych wózków są niezwykle przystępne i zaczynają się już od 4 950 złotych.

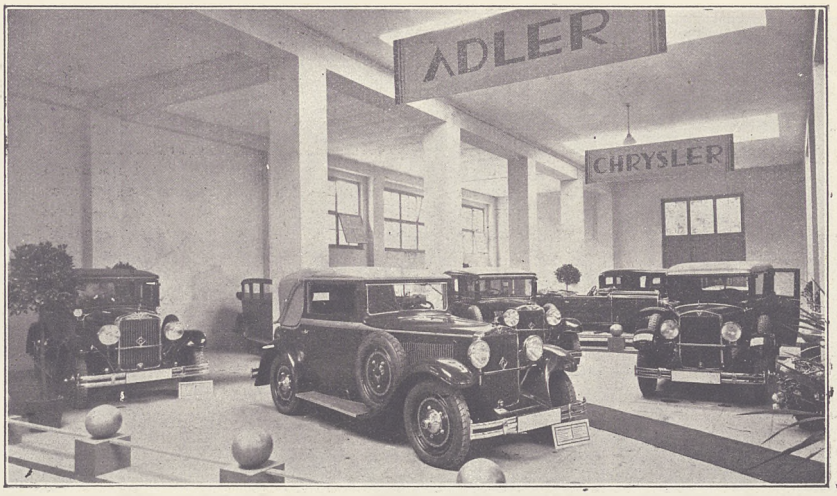
Środkową partję omawianego pawilonu zajmuje wystawa Skody. Widzimy tam wszystkie modele tej marki od małych czwórek do wielkich wozów ośmiocylindrowych, wśród których zwłaszcza podpada wielki, zgrabny faeton tego typu. Ciekawym pomysłem, chlubnie świadczącym o pomysłowości czeskiej jest podwozie umieszczone na ruchomej osi i obracające się dokoła niej, dając możność zwiedzającemu oglądania wszystkich szczegółów podwozia.

Opodal, na stoisku Fabberica Automobili Isotta Fraschini widzimy silniki lotnicze typu ASSO 80, 500 i 1 000 konne, ten ostatni 18-cylindrowy.

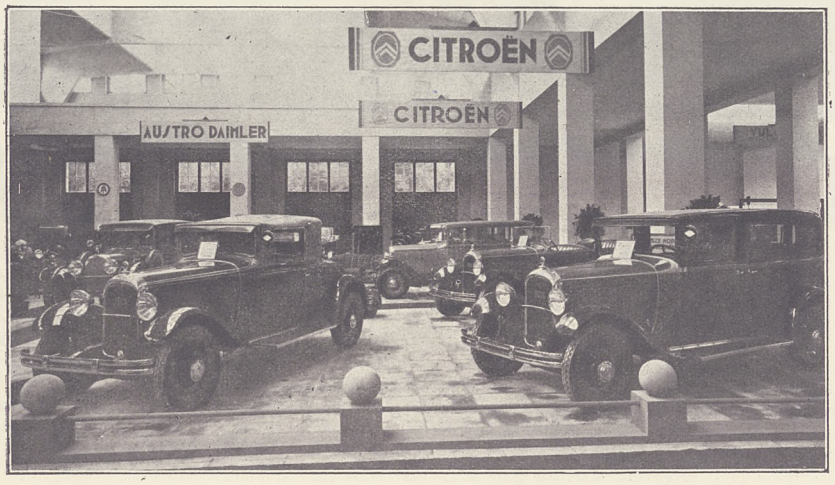
W pawilonie 11 znajduje się jeszcze jedne stoisko Fiata, urządzone przez S. A. Polski Fiat w Warszawie. Na specjalnem podjum dominuje okazały wóz typu 525 — zwycięzca kategorji wozów turystycznych rajdu A. P. Prócz tego widzimy tam ostatnią kreację turyńskiej fabryki: typ 514, mający zastąpić znany niegdyś w całym świecie typ 501, który przeszedł przez ręce nieomal wszystkich automobilistów w Polsce. Najciekawszym modelem tego typu jest niewątpliwie zgrabny roadster 514.

Bezsprzecznie najciekawszem stoiskiem Salonu poznańskiego jest stoisko Mercedes-Benz. Tłumy publiczności gromadzą się dokoła pierwszego samochodu na świecie: historycznego Daimlera z roku 1881. Dla kontrastu, tuż obok owej nieporęcznej karety z motorkiem pod siedzeniem i z kierownicą przypominającą dyszel, ustawiono największy szlagier Salonu, ostatni model Mercedes-Benz: SS Kompresor 200 KM. Piękny ten wóz jest prawdziwem wcieleniem harmonji pędu. Olbrzymia, przedymensjonowana maska, zaostrzona chłodnica, powiewne błotniki z potężnemi ślepiami reflektorów po bokach, przednia szyba lekko ku tyłowi naddana, skośnie ustawione koła zapasowe, wszystko to tworzy ogólną linję, jakby stworzoną do szybkości. A szybkość tego wozu jest niebylejaka: zgórą 200 km na godzinę.

Nieco dalej majestatyczny masyw reprezentacyjnej limuzyny pullmanowskiej typu Nuerburg. Podobną limuzynę w specjalnie luksusowem wykonaniu ofiarowała fabryka w roku

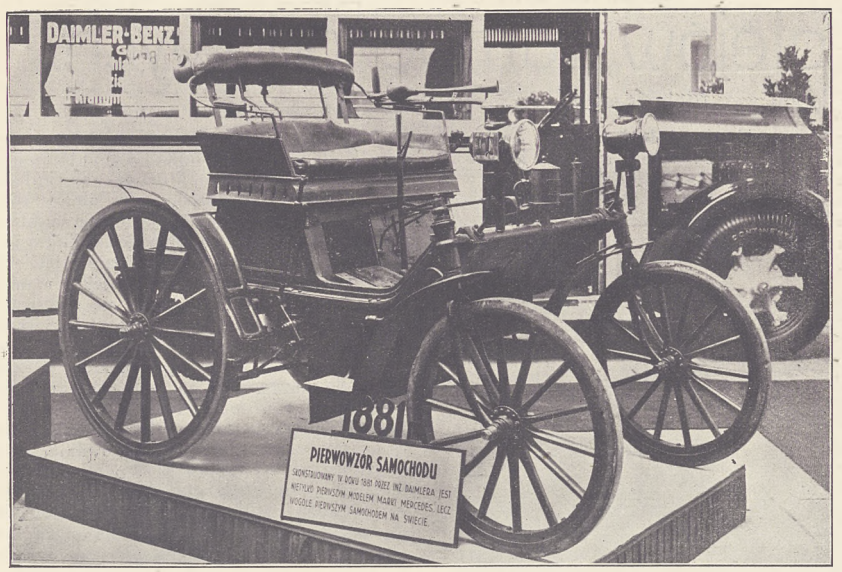


Stoisko Citroëna, gdzie widzimy cały szereg naprawdę pięknych okazów.



Adler wystawił swoje „standard six'y". W głębi stoisko Chrysler'a.

Nielada sensacją są oddawna oczekiwane modele Lancii: Dilambda.



Najciekawiej z całego Salonu przedstawia się stoisko Mercedes-Benz. Widzimy tam pierwszy samochód na świecie z r. 1881...

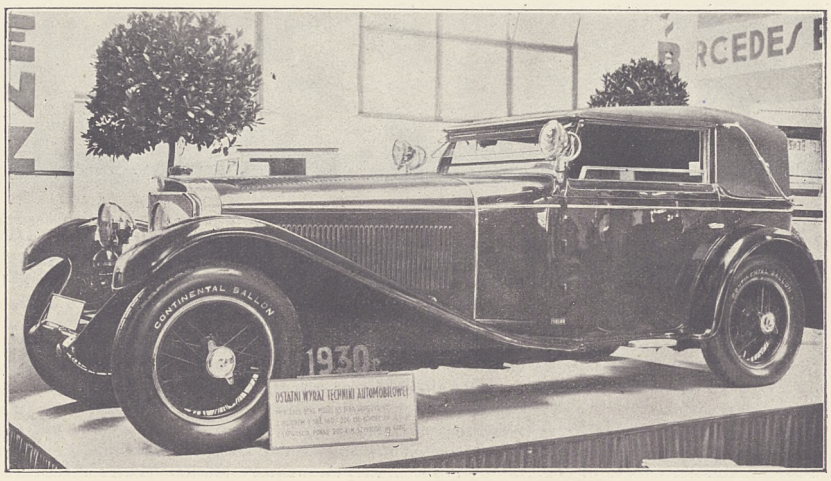
bieżącym Papieżowi. Trzeci model Mercedes-Benz to mała, zgrabna limuzynka Stuttgart.

Technicznie interesującym jest wielki autobus z szybkobieżnym silnikiem dieslowskim na paliwo ciężkie.

Rozpatrzywszy po kolei poszczególne „standy", przystąpić możemy do wyłowienia ciekawostek technicznych, konstrukcyjnych i estetycznych, jakie uważny obserwator spostrzec może na Salonie.

A więc przedewszystkiem w dziedzinie karoseryj zauważyć się daje poważny rozwój krajowego przemysłu tej branży i daleko idące wyzwolenie z pod jarzma zależności od zagranicy w tej dziedzinie. Firmy tego rodzaju jak „Superba", „Brzeskiauto", „K. P. K.", „Biała Podlaska" i „Stocznia Gdańska", wyrobami swojemi zadowolić muszą najwybredniejszego estetę. Wszak prawdziwem cackiem jest kabrjolet Horch 8 skarosowany przez Superbę czy też wspomniany już dwukrotnie Chrysler 77, Białej Podlaskiej. Jak już zauważyliśmy w dziedzinie nadwozi wszechwładnie zapanowała limuzyna, względnie kabrjolet. Wozy otwarte, są na Salonie bardzo nielicznie reprezentowane.

Coraz silniej wyłania się na pierwszy plan kwestja ekonomiczności. Okazało się, że poniżej 45 KM nie kalkuluje się silnik 6-cylindrowy, to też niema na wystawie ani jednego wozu z silnikiem sześciocylindrowym, poniżej tego minimum mocy. Przy wozach ciężarowych minimum to podnosi się do 100 KM. Charakterystycznie występuje to przy ciężarówkach Vomag, które do 100 KM są czterocylindrowe, powyżej zaś sześciocylindrowe.



...i ostatni wyraz techniki, marzenie każdego sportowca: piękny w linji i wykonaniu Mercedes-Benz 200 KM. z kompresorem.

Jeśli mówić już o wozach ciężarowych, wspomnieć należy Buessinga, który daje cały szereg ciekawych nowości konstrukcyjnych. Jak wiadomo, przy wszystkich ciężarówkach ważną kwestję stanowi hamowanie. W tym celu, przy dłuższej jeździe wdół stosuje się zwykle t. zw. hamowanie motorem. Przy normalnych jednak silnikach, mimo zredukowania gazu do minimum, ma miejsce takt pracy, zmniejszający siłę hamowania. Przy Buessingu znajdują się w tym celu na wale rozrządczym dodatkowe noski, w przeciwieństwie do zwykłych — okrągłe. Przesunąwszy zapomocą specjalnego mechanizmu wał rozrządczy, przesuwamy również i noski nad zaworami, dzięki czemu takt pracy nie odbywa się.

W wozach Buessinga zauważyć się daje jeszcze inna nowość konstrukcyjna, mianowicie zawieszenie resorów na płaskach zamiast strzemion, co daje znakomite rezultaty przy jeździe po wyboistych drogach.

W dziale ciężarówek wielką sensację budzi samochód gazogeneratorowy marki Panhard-Levassor, który we Francji znalazł szerokie zastosowanie dla celów przedewszystkiem wojskowych.

Z dziedziny wozów osobowych ciekawą nowością jest nowy, czterocylindrowy model D. K. W. Silnik czterocylindrowy, dwutaktowy daje w efekcie pracę podobną do motoru 8-cylindrowego, gdyż na dwa obroty wału korbowego przypada osiem taktów pracy.

Nowością jest również wydmuch oliwny jaki widzimy przy samochodach Horch i N. A. G.-Protos. Gazy tworzące się w karterze idą specjalnym przewodem do zwężenia Venturiego w karburatorze, tam łączą się z mieszanką i po skropleniu zasilają oliwą cylindry. N. A. G.-Protos posiada również sprzęgło automatyczne o którem wspominaliśmy już kilkakrotnie.

Z działu akcesoryj samochodowych ciekawe są akumulatory polskiego wyrobu marki I. C. G., które przy próbach przeprowadzonych ostatnio na dwucylindrowej Tatrze, wykazały zdolność do rozruszania silnika zgórą 800 razy, poczem akumulator nie był jeszcze wyładowany i obracał energicznie silnikiem przy wyłączonym zapłonie.

Belgja na M. W. K. T.

W środę, dnia 23. bm. przybywa do Poznania nord-expressem belgijski Minister Komunikacji p. Lippens celem zwiedzenia Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki.

O docenieniu przez Belgję doniosłości wystawy poznańskiej świadczy fakt, że Belgja wzięła w tej wystawie udział, nie bacząc na to, iż z okazji setnej rocznicy swej niepodległości urządziła w roku bieżącym u siebie dwie wielkie wystawy międzynarodowe.

Co prawda udział Belgji w M. W. K. T. być może jest nieco skromniejszy niż udział w tej wystawie innych państw, lecz w każdym bądź razie Belgja uwidoczniła w swem stoisku to, czem się istotnie chlubić może.

Pokazy belgijskie składają się z pięciu części: 1) żegluga i porty; 2) lotnictwo cywilne; 3) eksponaty Ministerstwa Robót Publicznych (koleje i tramwaje); 4) Kongo; 5) Belgja turystyczna.

W dziale pierwszym zwraca na siebie uwagę mapa plastyczna, wykazująca połączenia morskie Belgji (345 linij okrętowych) oraz grafik, świadczący o znakomitym wzroście belgijskiej floty handlowej (od 1870 r. — 1925 r. z 10 000 ton — na prawie 500 000 ton).

W tym samym dziale figurują liczne zdjęcia fotograficzne z dziedziny żeglugi morskiej i rzecznej.

W dziale lotnictwa cywilnego mapa połączeń lotniczych uzmysławia kolosalny rozwój lotnictwa belgijskiego (np. pomiędzy Brukselą a Antwerpją — 8 linij lotniczych). Poza tem figuruje tu zbiór fotografij z dziedziny lotnictwa.

W dziale Ministerstwa Robót Publicznych widzimy pokaz rozwoju kolejnictwa belgijskiego oraz piękną mapę wybrzeża Belgji.

W dziale Kongo zwraca na siebie uwagę model kutra dla transportu szyn na rzece Kongo oraz bardzo ciekawy zbiór fotografij z dziedziny komunikacji lądowej, rzecznej i powietrznej, jak również z życia kolonistów i tubylców.

Dział Belgji turystycznej jest istotnie wspaniałą kolekcją zdjęć fotograficznych, ilustrujących przepiękne zabytki architektoniczne Belgji.

W środku stoiska belgijskiego umieszczono fotografje pawilonów wystaw w Liege i Antwerpji oraz zbiór wręcz cudownych reprodukcyj obrazów mistrzów belgijskiego Renaissance'u.

O wiskozie olejów samochodowych

(dokończenie)

Grubość warstwy smaru a dobroć smarowania.

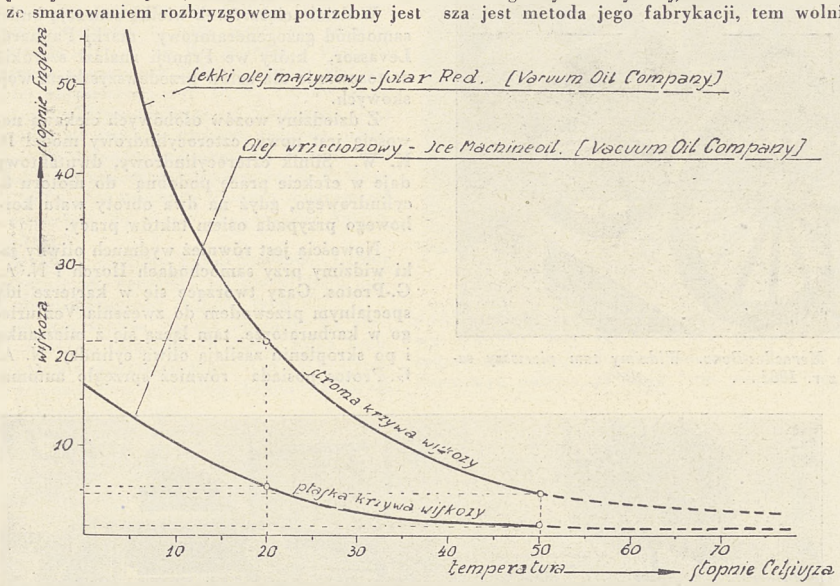
Bardzo często słyszy się zdanie, że smar do motoru musi być gęsty jeśli chce się otrzymać dobre smarowanie. Zapatrywanie takie jest jednak błędne, — bo oto w motorach ze smarowaniem rozbryzgowem potrzebny jest smar nieco płynniejszy ze względu na to, że smar za gęsty, szczególnie przy zimnym motorze i małych jego obrotach, nie dostaje się do tych wszystkich miejsc, które winny być smarowane, zaś następstwem takiego stanu rzeczy bywają uszkodzenia tych części. Nawet przy dzisiejszym systemie — smarowania obiegowego pod ciśnieniem — smar za gęsty nie jest dobry ze względu na to, że główną zaletą tego systemu smarowania jest, iż przez miejsca podlegające tarciu (np. łożyska) przetłacza się wielkie ilości oleju, i za jego pośrednictwem uzyskuje się intensywne odprowadzanie ciepła z tychże miejsc.

Nasze wymagania co do smarności oleju.

Ta ilość oleju, którą można przepchać przez łożyska w ciągu pewnego czasu, zależy nietylko od nacisku jednostkowego (na 1 cm²) i gry jaka istnieje między czopem i panewką, ale także, i to w dużej mierze, od płynności smaru i ciśnienia jakie daje pompka oliwna. Oleju rzadkiego (więcej płynnego) będzie mogło więcej przepływać w tym samym czasie przez łożyska niż oleju gęstego, a więc ten ostatni wskutek mniejszej prędkości przepływu mniej będzie odprowadzał ciepła niż olej płynniejszy. Rozumie się, że w obu wypadkach ciśnienie jakie daje pompka oliwna oraz wielkość gry między częściami trącemi się (np. między czopem a panewką łożyska) muszą być takie same, jeżeli chcemy porównywać działanie różnych olejów.

Co się tyczy smarowania tłoków i ścian cylindra, to wymagania nasze stawiane olejowi będą w tym wypadku bardzo wielkie. Musi on bowiem działać tutaj zawsze skutecznie, niezależnie od wielkich czy małych prędkości tłoka i wysokiej temperatury ścian cylindra, — musi skutecznie opierać się nietylko niszczącemu go płomieniowi, ale i rozpuszczającemu go działaniu mieszanki benzynowej.

Widzimy więc, że olej, aby być użyty do oliwienia tłoku i ścian cylindra motoru wybuchowego, musi być dobry, t. zn. musi posiadać wielką przyczepność i odpowiednią włoskowatość. Wymaganiom tym odpowie tylko taki olej, który posiada odpowiedni stopień wiskozy. Trzeba jednak zwrócić uwagę, że siła adhezji i odporność oleju na gorąco nie zawsze są proporcjonalne do stopnia jego wiskozy, — im lepszy bowiem jest surowiec, z którego wyrabiamy olej, oraz im staranniejsza jest metoda jego fabrykacji, tem wolniej opada stopień jego wiskozy przy wzroście temperatury. Wiemy już z poprzednich rozważań, że wiskoza oleju zależy od jego temperatury i to w ten sposób, że maleje z jej wzrostem. Ale podczas, gdy jedne oleje przy 100° C są niemal tak płynne jak woda (np. 1.2 E), inne zachowują jeszcze pewien wyższy stopień wiskozy np. 2,3 E przy 100° C. Otóż o tych olejach, u których wiskoza maleje bardzo szybko ze wzrostem temperatury, mówimy, iż posiadają stromą krzywą wiskozy; — o innych zaś olejach, u których wiskoza nie tak szybko maleje z temperaturą, mówimy, iż posiadają krzywą wiskozy płaską. (Patrz rysunek.)



Rysunek z krzywemi wiskozy.

Widzimy więc jeszcze raz, iż wiskoza jest bardzo ważną własnością oleju. Czasem jednak olej posiada bardzo dobrą wiskozę przy temperaturze 20° C i ma wszelkie cechy oleju dobrego, a mimo to w wyższej temperaturze prawie zupełnie traci tę wiskozę. Zjawisko takie tłumaczy się w sposób następujący: odpowiedni stopień wiskozy winien być uzyskany już w czasie fabrykacji oleju, czyli w czasie jego rafinacji, czy też destylacji, a nie przez domieszanie do niego innego oleju. Oleje w ten sposób fabrykowane, czyli przez mieszanie kilku olejów ze sobą, zwykle przez nieznających się na rzeczy handlarzy, posiadają wprawdzie odpowiednią wiskozę w niskiej temperaturze, ale wykazują wprost katastrofalny jej brak przy temperaturach wyższych, gdzie olej taki pod wpływem ciepła i wysokiego ciśnienia dzieli się na warstwy, — przyczem warstwa lżejsza, po największej części, nie posiada odpowiedniej smarności, zaś warstwa cięższa nie spala się znów dostatecznie w przestrzeni kompresyjnej, następstwem czego bywają dość przykre w skutkach niedomagania motoru.

Smary a strata mocy.

Wskutek takiego niespalania się cięższych części oleju na podstawie tłoku i na ścianach cylindra osadzają się cząsteczki koksu, których obecność w tych miejscach jest bardzo niepożądana, — stają się bowiem one przyczyną wielu niedomagań silnika. Z tych powodów staramy się o ile możności nie używać ciężkich olejów tam, gdzie możemy użyć olejów lżejszych, — zawsze bowiem oleje ciężkie są skłonniejsze do osadzania na ściankach cylindra pozostałości powstałych ze spalenia się ich, niż oleje lżejsze (rzadkie). Pozostałości te w dość wysokim stopniu przyczyniają się do straty mocy silnika; nie należy ich więc lekceważyć, gdyż przy za gęstym oleju strata mocy może dochodzić nawet do kilku procentów. Także i rozruch silnika przy za gęstym oleju napotyka na poważne nieraz trudności.

Przy silnikach automobilowych przeważnie wystarcza, dla zwykłego smarowania, olej o wiskozie 7—12 stopni Englera, o ile naturalnie mamy do czynienia z bezwzględnie czystą rafinadą. Dla motocykli zaś używa się przeważnie olejów o około 15 stopniach Englera.

Jednem słowem, należy zaniechać używania ciężkich olejów, natomiast używać należy, stosownie do pory roku, olejów lżejszych (rzadkopłynnych) względnie średnio ciężkich (średnio płynnych), bo wtedy i motor nie tak prędko się zabrudzi, a więc w następstwie nie straci na mocy, i przez dobre smarowanie zaoszczędzimy na remoncie motoru — a przecież wszystko to wyrazi się brzęczącą monetą, która pozostanie w naszej kieszeni.

Inż. Stanisław Kwolek.

Budowa dróg w pow. łódzkim

W latach 1926/27 i 28 wybudowano na terenie powiatu łódzkiego 26 km. szosy i zadrzewiono je drzewkami owocowemi i parkowemi w liczbie 10.800. Statystyka prac drogowych za rok 1929 przedstawia się następująco: ogółem wybudowano nowej szosy na drogach państwowych i sejmikowych 11 klm. 1. Tuszyn — Szczukwi (drogi gminnej) 2 klm. Modlica — Zofjówka (droga na letnisko) pół klm. w Chojnach zabrukowano ulicę Pryncypalną na przestrzeni 391 mtr. b. zabrukowano drogę Kruszów — Żeromie na przestrzeni 1 klm. Na trakcie Pabjanice — Tuszyn wybudowano pół klm. szosy ,na trakcie Łódź — Łagiewniki 300 mtr. szosy. Rogi — Dobieszków pół klm., przez Wiśniową Górę 2 klm. od Wiśniowej Góry do Woli Rakowej 4 klm. jako połączenie szosy wojewódzkiej Łódź — Tomaszów z drogą państwową Łódź — Kurowicę. Uzupełniono 12 klm. dróg na terenie 16 gmin pow. oraz wybrukowano 70 klm. dróg. Ocieniono drzewkami owocowemi około 1 klm. a parkowemi 1 i pół klm. W r. b. przeprowadza się brukowanie kostką pół obrobioną pół klm. szosy Łódź — Aleksandrów i pół km. Łódź — Tomaszów. Obecnie nie buduje się żadnych dróg samorządowych z powodu braku kredytu, natomiast wydział samorządowy przeprowadza renowację dróg na trakcie Łódź — Brzeziny pół klm. szosy i 3 klm. na trakcie Łódź — Tomaszów. Przewiduje się także dalszą renowację 3 klm. szosy Łódź — Brzeziny i 3 i pół klm. Łódź — Tomaszów i 2 i pół klm. szosy na Łódź — Szadek — Zduńska-Wola, W r. b. wybrukowano kostką pół obrobioną szosę Balin — Turek na przestrzeni 536 mtr. szerokości oraz wyłożono 150 mtr. zwykłego bruku na tychże drogach prócz tego przewiduje się dalszych 2 klm. wymienionego wyżej traktu. Drogi gminne: wykonano 5 i pół klm. dróg obecnie przeprowadzane są studja drogowe na drogach gminnych w celu wybudowania nowych 40 klm. szos. Projektuje się budowę nowych 2 mostów żelazo-betonowych na drodze państw. Łódź — Ruda-Pabjanicka, na rzece Olechówce i drugi na szosie Łagiewnickiej.

Widzimy, że opinja jakoby miasto i samorząd łódzki nic nie poczynił w dziedzinie naprawy dróg, nie polega na prawdzie. Przeciwnie, widzimy, że władze te w miarę swych skromnych środków, mimo panującego kryzysu robią w tej dziedzinie więcej, niż państwo. (p)

Na marginesie zamachów samochodowych

Trudno taić, że bezmyślne i pozornie bezcelowe zamachy na samochody wywołały w całem społeczeństwie ogromne zdenerwowanie. Z chwilą bowiem, gdy nie ma pewności, że ktoś wyjeżdżający z Poznania o godzinie 9,30 wieczorem, dobije do Stęszewa przed północą z jako tako nienaruszonemi kościami, na naszych drogach publicznych nastaje stan, który uważamy za bardzo interesujący i niesłychanie zabawny w powieściach rozbójników dla młodzieży, ale który mało nam przemawia do przekonania, o ile chodzi o szarą codzienność. Wiemy, że sprawcy pierwszego i drugiego zamachu nie zostali wykryci, wiemy również, że śledztwo w sprawie trzeciego zamachu spoczywa w ręku wojewódzkiego urzędu śledczego, który tutaj ma szerokie i chwalebne pole do popisu. Kto był sprawcą, oto kwestja, ważna dla wymiaru sprawiedliwości, ważna również dla sprawy daleko jeszcze ważniejszej, bo dla uniemożliwienia podobnych wypadków na przyszłość.

Sposób wykonania zamachów we wszystkich trzech wypadkach był identyczny. Wskazuje na to, że dokonał ich ten sam sprawca, względnie ci sami sprawcy. Nie chodziło o rabunek ani o względy konkurencyjne. Czy mogła wchodzić w rachubę zemsta, możnaby wyjaśnić przez skonfrontowanie wszystkich trzech poszkodowanych. Prawdopodobnie zemsta ta nie zachodziła. Pozostają więc dwie ewentualności: albo sprawca jest psychopatą, albo chodzi o wypadki terroru wywrotowego. Przypuszczamy, iż wyjaśni to śledztwo.

Jednakże nie jest to wynikiem, który możnaby uważać za pochwałę dla naszych władz bezpieczeństwa. Już sposób wykonania pierwszego zamachu wskazywał na to, że był on urządzony bardzo sprytnie i że wysiłki władz bezpieczeństwa powinny były pójść przedewszystkiem w kierunku zabezpieczenia publiczności przed zamachami dalszemi, w braku śladów, które doprowadziłyby do szybkiego wykrycia przestępców. Jak wiadomo, sprawca naprowadzał samochód na bombę w ten sposób, że układał kamienie na drodze, tak samo, jak to często robi administracja drogowa, aby ruch po pewnych świeżych odcinkach drogi przeprowadzać zygzakiem w celu równomiernego osadzania się nawierzchni. Cóż prostszego, jak na kilka tygodni wstrzymać się z tego rodzaju znakowaniem dróg i usunąć wszystkie kamienie z szosy, a powiadomiwszy o tem publiczność, uniemożliwić w ten sposób sprawcom wciąganie samochodów w pułapki.

Kwestja patroli drogowych wciąż jeszcze nie jest załatwiona, mimo że oddawna już kodużo zajęcia z notowaniem przekroczeń szybkości maksymalnych o 3 klm na godzinę, jak również z wystosowywaniem mandatów karnych za nadmierne dymienie, jednakże jesteśmy zdania, że nawet przy tych ważnych i zasadniczych zajęciach powinna znaleźć nieco czasu, aby przejrzeć odcinek, czy czasem w międzyczasie kto nie wyleciał w powietrze

Szczątki taksówki „Fiat" PZ 43 419, która na szosie stęszewskiej uległa wysadzeniu w powietrze naskutek podłożonej bomby.

ła zainteresowane szturmują do wszystkich władz i urzędów. Konia z rzędem temu, kto na tysiącu kilometrów przebytych w województwie poznańskiem zauważył choćby jednego policjanta na otwartym odcinku szosy. Policja, chętnie w to uwierzymy, ma bardzo

Jest rzeczą jasną, że władze przewidujące zarządziłyby natychmiast stałe patrolowanie dróg, a obowiązek taki ciążyłby nie tyle na starostwach, jako na władzach lokalnych, lecz na instancjach wyższych, to jest na Komendzie Wojewódzkiej Policji Państwowej i na urzędzie wojewódzkim. Trzeba to powiedzieć wyraźnie i z naciskiem, ażeby wyjaśnić, na kim ciąży w obecnej chwili odpowiedzialność za to wszystko, co się stało.

Wiadomo nam skądinąd, że już ze strony społeczeństwa występowano do władz z projektem wprowadzenia stałych patroli drogowych, przyczem koła te ofiarowały nawet czynną w tem pomoc. Wiemy też, że Automobilklub Wielkopolski poruszał sprawę tę już kilkakrotnie w swoich wystąpieniach. Mimo to, nie robiło się w tym kierunku nic. Prawda, że budżet jest skromny i że musimy oszczędzać, choć na niejedne wydatki nieproduktywne pieniądze jakoś się znajdują. Mimo to widzimy, że różne władze państwowe, którym naprzykład motocykle są doprawdy mało potrzebne (straż graniczna!) zapełniają hukiem swych maszyn Poznań i okolice, podczas gdy naczelna władza bezpieczeństwa publicznego w województwie nie ma żadnego, ale to też dosłownie ani jednego patrolu motocyklowego. Jesteśmy przekonani, że obecnie władze nasze z tej krwawej nauki wyciągną wnioski właściwe. Jesteśmy pewni, że już zarządzono w całem województwie patrole nocne i dorywcze sprawdzanie wozów przejeżdżających w pewnym czasie przez pewne punkty. Miejmy nadzieję, że uniemożliwi to powtórzenie się zamachów aż do czasu pełnego zorganizowania patroli drogowych na motocyklach, na co pieniądze i etaty znaleźć się muszą. *(adr)*

W trzy dni po katastrofie pod Fabianowem, niewykryci sprawcy dokonali identycznego zamachu bombowego na „Pragę" ks. Janasika pod Kórnikiem. Na fotografji szczątki wysadzonego w powietrze samochodu.

Pierwszy Polski Kongres Komunikacji Autobusowej

Jak już donosiliśmy, w dniu 22. b. m. dokonano zamknięcia pierwszego w Polsce Kongresu Komunikacji Autobusowej. W dniu zamknięcia zwołano ostatnie posiedzenie plenarne na godzinę 16-tą. Zebrani przyjęli cały szereg rezolucyj o przełomowem — dla naszej komunikacji autobusowej — znaczeniu. Obradom przewodniczył p. Barczewski w obecności p. inż. Minchejmera, specjalnego reprezentanta Ministra Robót Publicznych.

Na wniosek przewodniczącego, Kongres uchwalił wysłać następujące depesze:

„Pan Prezydent Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Profesor Ignacy Mościcki, Warszawa:

Pierwszy Polski Kongres Komunikacji Autobusowej w Poznaniu składa wyrazy hołdu Panu Prezydentowi Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej."

„Pan Minister Robót Publicznych, Profesor Inżynier Matakiewicz, Warszawa:

Pierwszy Polski Kongres Komunikacji Autobusowej, dziękując Panu Ministrowi za Jego Wysoki Protektorat śle zapewnienia swej lojalności i gotowości współpracy dla dobra kraju."

Następnie zebrani przyjęli szereg uchwał i rezolucyj, które podajemy osobno.

Przystąpiono do wyboru Zarządu Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P., który to Związek został powołany do życia w myśl uchwały Kongresu. Do Zarządu weszli pp.:

radca Barczewski z Poznania jako prezes, Kurdziel z Warszawy, inż. Massalski z Poznania, Krusiewicz z Płocka, Szczęsny z Częstochowy, Fabrykant ze Lwowa, Zelechowicz z Białegostoku, Żarnecki z Kalisza, inż. Kierszysz z Lublina, Buczyński z Łodzi.

O godzinie 21-szej min. 40 p. radca inż. Minchejmer jako honorowy przewodniczący Zjazdu zamknął obrady Kongresu.

Uchwały i Rezolucje

Pierwszy Polski Kongres Komunikacji Autobusowej odbyty w Poznaniu 21. i 22 lipca 1930 roku.

1) Przyjmuje en bloc projekt statutu Związku Związków, polecając specjalnie wybranej Komisji złożonej z trzech członków wspólnie z wybranym Zarządem Związku opracowanie poprawek do projektu statutu w porozumieniu i po zasięgnięciu opinji organizacyj wojewódzkich, przyczem;

a) nazwa, mającego się utworzyć Związku ma brzmieć: „Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P.";

b) organizacje wojewódzkie przelewają do kasy Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych 15% składek członkowskich. Wpisowe wynosi 25,— zł dla każdej organizacji wojewódzkiej;

c) skład Zarządu Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P. będzie następujący: 1 przewodniczący, 2 wiceprezesów, 4 członków zarządu, 3 zastępców, plus prezesi wszystkich Organizacyj Wojewódzkich względnie delegowani piśmiennie zastępcy;

d) komisja rewizyjna składać się będzie z trzech członków i dwóch zastępców;

e) komisja arbitrażowa składać się będzie z trzech członków i dwóch zastępców.

2) Upoważnia wybrany Zarząd do zalegalizowania statutu u władz.

3) Postanawia, że następny, to jest II Kongres odbędzie się w Warszawie w następnym roku po rozstrzygnięciu przez władze ustawodawcze losu projektów: Ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym i Ustawy o koncesjonowaniu przedsiębiorstw autobusowych, albo jednej z nich, jednak nie później jak w roku 1933.

4) Zaleca poszczególnym przedsiębiorstwom, mającym siedzibę w tem samem mieście, zwłaszcza eksploatującym tą samą linję łączenia się w jedno Stowarzyszenie.

Po zapoznaniu się z projektem Ustawy koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych, opracowanym przez Ministerstwo Robót Publicznych, oraz po uwzględnieniu uwag krytycznych o tym projekcie, Pierwszy Polski Kongres Komunikacji Autobusowej:

1. stanowczo podkreśla konieczność koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych, jako jedyny środek uzdrowienia komunikacji autobusowej w Polsce;

2. oświadcza się za koncesjonowaniem bez przywilejów dla kogokolwiek, za niewzruszonem utrwaleniem w projekcie ustawy koncesyjnej, nabywanych praw przez koncesjonarjusza;

3. zwraca się do Ministerstwa Robót Publicznych z prośbą o wycofanie projektu ustawy koncesyjnej;

4. zwraca się do miarodajnych czynników, aby przed opracowaniem nowego projektu zasięgły opinji Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P.;

5. zwraca się do opinji publicznej, aby poparła wysiłki czynione w kierunku wprowadzenia zasady koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych, gdyż zasada ta jedynie w należytym stopniu zmieni dolę podróżującej autobusami publiczności. Jest przekonany, że zmiana stanu prawnego komunikacji autobusowej w Polsce może stworzyć podstawy do uzgodnienia pracy prywatnych przedsiębiorstw autobusowych z potrzebami poczty, czy interesami drogi żelaznej;

6. oświadcza się przeciw angażowaniu kapitałów państwowych we własne przedsiębiorstwa autobusowe, natomiast wypowiada się za pozostawieniem terenu komunikacji autobusowej inicjatywie prywatnej, która tę komunikację w Polsce stworzyła.

Pierwszy Polski Kongres Komunikacji Autobusowej zapoznawszy się ze stanem taboru autobusowego w Polsce, na podstawie ankiety rozpisanej przez Centralny Związek Właścicieli Autobusów R. P. zwraca się do miarodajnych władz, aby nie nalegały na konieczność przebudowania w autobusach komunikacji zamiejscowej drzwi ztyłu szczególnie w tych autobusach, których obowiązek zaprowadzenia takich drzwi dotyczy od dnia 1 września 1930 r.

Wprowadzenie tego obowiązku dla tychże autobusów może znacznie poderwać warunki bezpieczeństwa podróżnych, korzystających z komunikacji autobusowej.

P. P. K. K. A., uznając za niecelowe stosowanie szybkościografów w komunikacji autobusowej, zwraca się do Ministerstwa Robót Publicznych, z prośbą, aby wycofało te aparaty.

P. P. K. K. A. zwraca się do Ministerstwa Robót Publicznych ,aby zechciało ujednostajnić procedurę rejestracyjną autobusów na obszarze całego Państwa oraz, aby przy lustracjach rejestracyjnych autobusów dopuszczani byli przedstawiciele Organizacyj Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych.

P. P. K. K. A. wziąwszy pod uwagę, że dotychczasowy sposób wymiaru kar administracyjnych zapomocą nakazów karnych na podstawie doniesień organów władzy wykonawczej bez uwiadomienia przedsiębiorstwa autobusowego względnie jego obsługi w chwili udowodnienia przekroczenia odbiera możność skutecznej obrony, zwraca się do miarodajnych władz, aby poleciły organom wykonawczym każdocześnie uwiadomić przedsiębiorców względnie obsługę autobusów o spostrzeżeniu przekroczenia, donieść się mającemu władzy.

Pierwszy Polski Kongres Komunikacji Autobusowej w trosce o regularność, celowość i bezpieczeństwo ruchu autobusowego, zwraca się do miarodajnych władz, aby te skorzystały z posiadanych przez nie uprawnień i podjęły sprawy uregulowania rozkładów jazdy w ten sposób, by Dyrekcje Robót Publicznych nie przyjmowały zgłoszonych rozkładów jazdy bez uprzedniego zaopinjowania tych rozkładów jazdy z miejscowemi organizacjami właścicieli przedsiębiorstw autobusowych;

wyraża życzenie, aby przedsiębiorcom autobusowym pozostawiano swobodę działania w dziedzinie wewnętrznych zarządzeń porządkowych na własnych dworcach autobusowych i miejscach postojowych;

wyraża życzenie pod adresem miarodajnych władz, aby przy wprowadzeniu przymusu korzystania z urządzeń stacyjnych, brały pod uwagę kwestję należytej kalkulacji opłat za korzystanie z miejsc postojowych lub dworców autobusowych;

wyraża przekonanie, że należy okazywać jak najdalej idącą pomoc tym przedsiębiorstwom autobusowym, które okazują chęci podjęcia budowy urządzeń, służących potrzebom uprawianej przez nich wszystkich komunikacji autobusowej;

oceniając w zupełności doniosłość znaczenia rozwoju krajowego przemysłu samochodowego, tak z punktu widzenia gospodarczego, jak również zagadnienia obrony Państwa, Pierwszy Polski Kongres Komunikacji Autobusowej wzywa właścicieli przedsiębiorstw autobusowych, aby w pierwszym rzędzie uwzględniali przy czynionych inwestycjach interesy krajowego przemysłu samochodowego. Jednocześnie Kongres prosi Rząd o poczynienie kroków w kierunku udoskonalenia typu polskiego autobusu, tak w kierunku podwozia, jak i normalizacji nadwozia oraz przyjścia Związkowi Związków Właścicieli P. A. R. P. z pomocą finansową przy zakupie autobusów polskiej produkcji;

uznając celowość dostosowania ruchu autobusów i autocarów do potrzeb krajowego i międzynarodowego ruchu turystycznego poleca Związkowi Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P. rozwinięcie szerszej działalności w tej dziedzinie w porozumieniu z Polskiemi Biurami Podróży i Towarzystwami Turystycznemi;

uznając za konieczność rozwój ruchu samochodowego, zaleca reprezentacjom Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych, aby nawiązywały kontakt z miejscowemi organizacjami Polskiego Touring-Klubu w celu podjęcia wspólnej pracy dla ułatwienia ruchu samochodowego w Polsce i popierania ruchu turystycznego, oraz wzywa właścicieli przedsiębiorstw autobusowych, aby wstępowali w szeregi Polskiego Touring-Clubu;

wzywa Związek właścicieli przedsiębiorstw autobusowych R. P., aby dokonał prób zastępczemi środkami do napędu autobusów, jak mieszanka spirytusowa, celem zastosowania ich w praktyce na terenie komunikacji autobusowej;

wyraża życzenie, aby Ministerstwo Robót Publicznych, jako sprawujące nadzór nad komunikacją autobusową unormowało pojęcie miejsc postoju i sprecyzowało sprawę urządzenia miejsc przystankowych i stacyj krańcowych co do ich wyglądu;

zwraca się do miarodajnych władz, aby te przy ustalaniu miejsc postoju autobusów zasięgały opinji lokalnych organizacyj właścicieli przedsiębiorstw autobusowych;

(Ciąg dalszy nastąpi.)

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Jak się dowiadujemy, Śląski Klub Automobilowy w porozumieniu z Automobilklubem Polski, Klubami afiljowanymi i Klubami motocyklowymi organizuje 2 wielkie imprezy sportowe, które tak ze względu na teren — obrany w centrum rejonu przemysłowego, jak również doskonałą trasę, powinny wzbudzić wielkie zainteresowanie wśród automobilistów i publiczności. I tak: 3 sierpnia odbędzie się „Wyścig płaski"; poprzedzi go „Zjazd samochodowy do Katowic" (w dniu 2 sierpnia) pomyślany, jako „Jazda plakietowa" na dystansy ponad 1 000, 3 000 i 5 000 km.

Wyścig płaski projektowany jest na szosie asfaltowej Mikołów — Katowice; w ramach wyścigu samochodowego odbędą się wyścigi motocyklowe.

Zgłoszenia dla kategorji samochodów wyścigowych i sportowych, przyjmowane będą od amatorów, firm samochodowych, zawodowców i członków Klubów automobilowych, tak polskich, jak i zagranicznych.

Zgłoszenia dla kategorji samochodów turystycznych — jedynie od członków Klubów automobilowych polskich.

Zgłoszenia dla kategorji motocykli — wyłącznie od członków Klubów motocyklowych, zrzeszonych w P. Z. M. — Termin zgłoszeń na wyścig do dnia 31 lipca, godz. 19, na zjazd do dnia 30. b. m. godz. 19.

* * *

Na wielkiej szosie okrężnej, biegnącej dokoła Spa w Belgji, na której w ubiegłą niedzielę odbył się wyścig o Wielką Nagrodę Europy, stanęło 36 zawodników do wyścigu o Wielką Nagrodę Belgji. Wśród nich ujrzeliśmy najlepszych kierowców rywalizujących ze sobą fabryk samochodowych, jak: Bugatti, Alfa Romeo oraz zespoły Delage, Chryslera, De Soto i innych. Już w pierwszem okrążeniu zaznaczyła się wybitna przewaga światowego asa automobilizmu Chirona, któremu na pięty następowali kierowcy „Alfa Romeo" Marinoni — Ghersi. Uparty Francuz uwolnił się od niemiłego dla siebie sąsiedztwa, wzmagając szybkość do 120 klm. bijąc tem samem wszystkie dotychczasowe rekordy na tej trasie.

Po dwóch godzinach położenie zmieniło się o tyle, że mający 3 minuty przewagi Chiron z powodu defektu maszyny musiał się zatrzymać, tracąc dodatkowo 12 minut. Nie zniechęcony fatalnym dla siebie obrotem zaczął odrabiać stracony czas. Po 6 godzinach wyścigów wynik był następujący:

W kategorji wozów o litrażu 2 000—3 000 ccm prowadził Chiron, mając przejechanych 45 okrążeń. Drugie miejsce zajmował Dreyfuss, zwycięzca wyścigu o Wielką Nagrodę w Monaco, będąc na swym Bugattim o 5 okrążeń wtyle.

W kategorji wozów o litrażu 1 500—2 000 ccm, kierowcy Marinoni — Ghersi, na maszynie Alfa Romeo przejechali 46 okrążeń, mając za sobą Iwanowskiego — Cortese o 400 mtr wtyle. Chiron, nadrobiwszy utracony czas, późnym wieczorem definitywnie wycofał się z wyścigu, wskutek poważniejszego defektu w instalacji świetlnej.

Odtąd wyścig stracił zupełnie na emocji. Nie było już rywalizujących ze sobą na śmierć i życie par. Prowadzą Marinoni — Ghersi, którym już nikt nie zdołał wydrzeć zwycięstwa. Po 12 godzinach wyścigu, wynik był następujący:

W kategorji maszyn o litrażu ponad 3 000 ccm, prowadzą Blin D'Orimont, mając poza sobą 77 okrążeń, dalej De Joncy — Sabipa, będący o jedno okrążenie wtyle.

W klasie wozów o litrażu 3 000 ccm prowadzi nadal Dreyfuss, zostawiwszy swoich konkurentów o 8 okrążeń wtyle.

W klasie maszyn o litrażu 2 000 ccm bezkonkurencyjni byli Marinoni — Ghersi zdobywszy na Iwanowskim dalszych 100 mtr. Między godziną 12 a 3 po południu, wycofały się z wyścigu następujące wozy: Chrysler z kierowcami Renard — Barthelemy, potem 4 wozy Bugatti, Georg Irat, Tracta, Salmson i Amilcar. Po 20 godzinach wyścigu wycofał się jeszcze jeden Chrysler z kierowcami De Joncy — Sabipa.

W klasyfikacji końcowej zajęli pierwsze miejsca w kategorji maszyn o litrażu ponad 3 000 ccm: Stoffel — De Costier (Chrysler), 2 249,9 klm, drugie Jacques — Ogez (Delage), 2 219,3 klm.

W kategorji o litrażu 3 000 ccm. Pierwszy Dreyfuss — Schumann (Bugatti) 2 328,4 klm. — W kategorji o litrażu 2 000 ccm: pierwszy Marinoni — Ghersi (Alfa Romeo) 2 611,4 klm (nowy rekord i najlepszy wyczyn wśród wszystkich kategoryj wozów), drugi Iwanowski — Cortese (Alfa Romeo) 2 596,5 klm.

W kategorji wozów o litrażu 1 500 ccm: Evrard — Trasenster na Bugattim, 2 022,7 klm.

* * *

W ubiegłą sobotę odbył się trzeci z rzędu wyścig o europejskie mistrzostwo górskie na Shelsley Walsh w Anglji. Z kontynentu przybyli tylko Stuck i Caracciola, którzy triumfowali nad 76 konkurentami z Anglji.

Trasa tego wyścigu górskiego wynosiła 915 mtr i należało ją dwa razy przejechać. Stuck na Austro-Daimlerze osiągnął czas 42,8 sek., odpowiadających średniej szybkości 77,2 klm. Tą szybkością ustanowił on nowy rekord na tym torze. Caracciola na Mercedes-Benzie przebył tę trasę w jednym kierunku w 46,8 sek. w powrotnym zaś w 47 sek., co dało średnią szybkość 71 klm/godz. Zwycięstwo wozów turystycznych pozostało przy Anglikach, przyczem Davenport dla przebycia tej trasy w jednym i drugim kierunku potrzebował 44,6 i 45 sek.

* * *

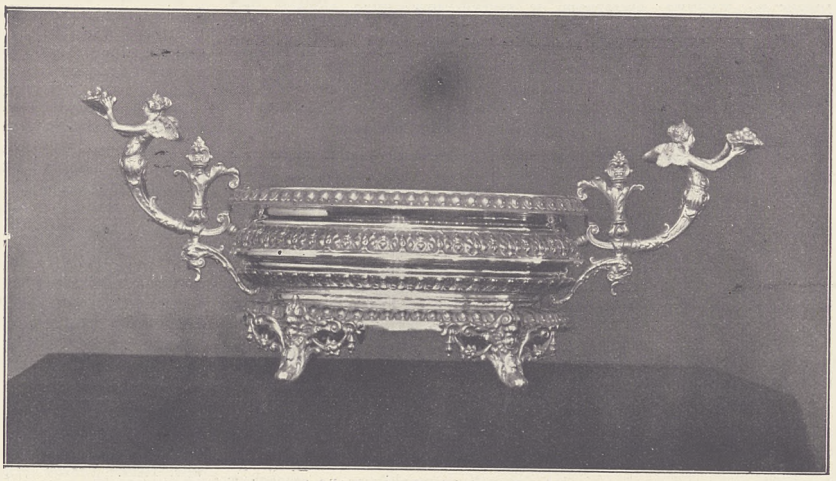
W wyścigu o wielką nagrodę Europy dla automobili, rozegranym na torze Francorchamps zwyciężył Louis Chiron na „Bugattim", pokrywając trasę 596 klm w 5 godz. 10 min., czyli z przeciętną szybkością 115,352 klm/godz. Drugie miejsce zajął Bouriat, a trzecie Divo, wszyscy na „Bugatti".

* * *

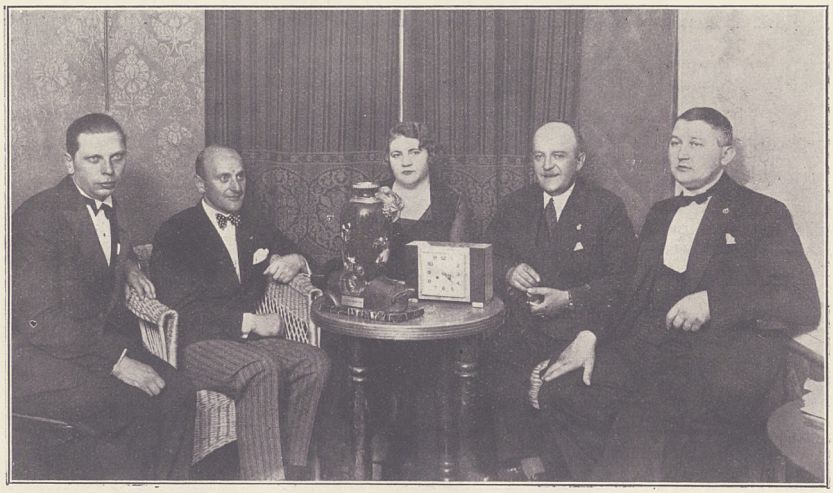
W ub. niedzielę zorganizował ruchliwy Klub Motocyklowy „Unja" wyścig o mistrzostwo województwa poznańskiego na trasie Poznań — Bydgoszcz — Poznań. Wyścig ten dał następujące wyniki: kategorja 250 ccm: 1. Malicki (U.) na „Ariel" 3 g. 42; 2. Łączkowski na „Rudge Wh."; kat. 350 ccm: 1. Turkiewicz (U.) 3 godz. 03, 2. Weyl na „Motosacoche"; ponad 350 ccm: 1. Ziółkowski (Bydgoszcz) na „Rudge Wh."; 500 ccm — 3 godz. 30 min., 2. Notnagel „na „Imperial" 500 ccm, 3. Stanek na „DKW" 500 ccm.

W kategorji z przyczepkami pierwszy przybył Mazurkiewicz, który jako jedyny ukończył bieg na „BMW" 750 ccm; pozostali dwaj zawodnicy wycofali się. W ogólnej punktacji pierwsze miejsce zajął Turkiewicz 2.815 p., 2. Malicki (Unja) 3.157 p., 3. Weyl 3.231 p., 4. Mazurkiewicz, 5. Ziółkowski. Organizacja była sprawna. Start odbył się na arenie PWK. Uczestniczyło 24 zawodników z Poznania i po jednym ze Lwowa, Warszawy, oraz Grudziądza.

Impreza niedzielna raz jeszcze ustaliła klasę pierwszorzędnych jeźdźców z Unji. W swojej kategorji wybił się znowu na czoło bezkonkurencyjny Turkiewicz.



Wspaniały puhar, ofiarowany zwycięzcy Zjazdu Gwiaździstego do Poznania przez dyrekcję M. W. K. T.



Grupa zwycięzców ostatniego Zjazdu do Poznania. Od lewej pp. inż. Wysocki, Żochowski, Duszyńska, Srzednicki i Skibiński.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAŃ. (Wypadki samochodowe.) Na Zawadach przy wiadukcie kolejowym zderzył się autobus linji Poznań — Mur. Goślina z wozem do rozwożenia chleba Konsumu Urzędników Państwowych. Szyby autobusu zostały rozbite, a pryskające szkło lekko poraniło konie.

Przy ul. Kramarskiej, narożnik ul. Wielkiej zderzyły się samochody PZ nr. 10 538 i PZ nr. 46 368. Pierwszy samochód został silnie uszkodzony, przyczem winę wypadku przypisuje się szoferowi samochodu 46 368, który po wypadku zbiegł.

Na ul. Solnej, w pobliżu Wałów Kościuszki, samochód, kierowany przez szofera Michała Wiśniewskiego, najechany został przez auto PZ nr. 46 951. Przy kierownicy tego samochodu siedziała kobieta. Samochód Wiśniewskiego został poważnie uszkodzony.

CZARNKÓW. (Samochód zderzył się z wozem). Na szosie między Czarnkowem a Chodzieżą samochód ciężarowy PZ nr. 44 948, własność filji poznańskiej „Browary Krotoszyńskie" wpadł na wóz rolnika Franciszka Wizego z Ciszy (pow. chodzieski). Przy wypadku został rozbity wóz a koń legł ze złamaną nogą. Pokaleczył się właściciel Wiza. Winę przypisuje się szoferowi Zygmuntowi Schulcowi, który, wyprzedzając wóz Wizy, jechał nieprzepisowo.

BIELSKO. (Sześć ofiar nieostrożnej jazdy). W tych dniach pod Bielskiem zderzył się samochód osobowy, kierowany przez inż. Karola Weissa z Bielska, z samochodem osobowym, prowadzonym przez 20-letniego Fryderyka Bukowskiego z taką siłą, że ten drugi samochód przewrócił się na drodze, wskutek czego wszyscy pasażerowie wyrzuceni zostali na szosę, doznając cięższych i lżejszych uszkodzeń ciała.

LUBLIN. (Pociąg najechał na autobus.) Z Lublina donoszą, że 20 na 21 bm. o godzinie 0,26 na jadący z Hrubieszowa do Warszawy samochód ciężarowy, wiozący transport kur i jej, prowadzony przez szofera Pawła Maja z Warszawy, w którym znajdowało się również 6-ciu pasażerów, najechał pociąg, idący ze Lwowa do Warszawy na przejeździe kolejowym na Bronowicach w Lublinie.

Samochód został rozbity, jeden z pasażerów Srul Mandel z Piasków Luterskich poniósł śmierć na miejscu, zaś trzej inni, t. j. Hejno, mieszkaniec Piasków Luterskich. Nuta Schek z Chełmna oraz Srul Rosenfarb z Warszawy, zostali ciężko poranieni. Władze policyjne prowadzą dochodzenia celem ustalenia winowajcy tego wypadku.

OŚWIĘCIM. (Katastrofa motocyklowa.) Dnia 20. b. m., wieczorem w Imielinie (na Śląsku) starły się na szosie między Oświęcimiem a Katowicami dwa motocykle. Jeden z nich należał do Klemensa Czopa z Mysłowic, drugi — do Brzęka z Imielina.

Wskutek starcia Czop poniósł śmierć na miejscu, a jadąca z nim Klara Okoń doznała złamania prawej nogi w dwu miejscach oraz złamania lewej ręki, Brzęk zaś złamania prawej nogi i ogólnych potłuczeń, a jadący z nim Karnecki ogólnych potłuczeń.

Wypadek wywołał Czop, który jechał zbyt szybko.

Wszystkich rannych przewieziono do szpitala.

LWÓW. (Zderzenie pociągu z autobusem.) Pociąg pośpieszny Warszawa — Lwów zderzył się w tych dniach o godz. 2 nad ranem pod Lwowem z autobusem, w którym jechało 7 osób. Autobus został rozbity, 2 pasażerowie ponieśli śmierć na miejscu, reszta odniosła ciężkie rany. Lokomotywa nie została uszkodzona.

Pociąg ruszył wkrótce w drogę.

WILNO. (Wypadek autobusowy). Na szosie Wilno—Grodno wydarzyła się w pobliżu miasteczka Radunia katastrofa autobusowa. Jadący z Wilna autobus wpadł do rowu, przewracając się kołami do góry. Czterech pasażerów odniosło rany ciężkie, poza tem jest kilka osób lżej rannych.

Z KRAJU

Organizacja „Międzynarodowego Lotu Okrężnego"

We wtorek, 22. b. m. przyleciał do Poznania kierownik techniczny Rhenania-Ossag, p. Schulz z Berlina, celem przygotowania przyjęcia awjonetek biorących udział w Międzynarodowym Locie Okrężnym, w którym uczestniczy również cały szereg płatowców polskich. P. Schulz przyleciał własną awjonetką i po przyjęciu uczestników Lotu i zaopatrzeniu ich w benzynę i oliwę Shell odleciał do Gdańska, celem dokonania przygotowań tamże.

Nadzór nad cyklistami

Oddział ruchu kołowego przy Komisarjacie Rządu w Warszawie mając na uwadze kilka śmiertelnych wypadków przejechania przez cyklistów, jakie miały miejsce w ostatnich tygodniach, wydał specjalne przypomnienie do funkcjonarjuszów P. P. w sprawie nadzoru nad cyklistami. Posterunki ruchu kołowego zwracać będą uwagę by cykliści zwalniali biegu, jak inne pojazdy, przy przystankach tramwajowych i skrzyżowaniach ulic. (p)

Policja szosowa z inicjatywy społecznej

W prasie kaliskiej zamieszczono odezwę komitetu w skład którego weszli pp. A. Potocki, Jałowiecki, Jerzy Dołęga-Kowalewski, S. Orzeł, F. Karśnicki, inż. Murzynowski, K. Murzynowski. Komitet zwraca uwagę iż w ostatnich czasach niezmiernie wzmógł się ruch automobilowy na szosach w powiecie kaliskim i sąsiednich, wskutek czego dość często zdarzają się katastrofy automobilowe. Główną przyczyną tego zjawiska jest zupełna ignoracja przepisów drogowych przez niektórych szoferów, a następnie przez rowerzystów i furmanów. Walka pod tym względem — czytamy w odezwie — jest wysoce utrudniona, a to z tej przyczyny, że służba bezpieczeństwa publicznego nie posiada odpowiednich środków lokomocji a pieszy policjant w wielu wypadkach przy ściganiu wykroczeń drogowych jest bezsilny. Kwestja ta może być należycie uregulowana jedynie przez zorganizowanie specjalnego oddziału policji drogowej wyposażonej w conajmniej dwa motocykle z przyczepkami, które na zmianę kursowałyby na szosach z patrolami policyjnemi. Na zakup motocykli dla powiatu kredyty państwowe nie są przewidziane, pozostaje więc tylko inicjatywa społeczna. W tym celu powstał komitet, który postawił sobie za zadanie załatwienie tej sprawy. Wielu obywateli powiatu, a szczególnie właściciele aut prywatnych, w których interesie jest przedewszystkiem uregulowanie omawianej kwestji — samorzutnie już zadeklarowało na ten cel pewną kwotę. Mając na względzie dobro bezpieczeństwa publicznego, zdecydowaliśmy się wystąpić z apelem o dalszą pomoc materjalną do tych osób, którym zależy, aby sprawa uregulowania ruchu na szosach była jak najszybciej i jak najlepiej załatwiona. Zadeklarowane kwoty prosimy wpłacać na konto Banku Ziemi Kaliskiej i Banku Ziemiańskiego w Kaliszu. (p)

Stan komunikacji autobusowej w Polsce w r. 1929

Ministerstwo Robót Publicznych ogłosiło niedawno dane, dotyczące rozwoju komunikacji autobusowej w r. 1929. Jakkolwiek rok ten odznaczał się silną depresją ekonomiczną, rozwój komunikacji autobusowej nietylko nie zmalał, lecz wykazuje bardzo piękny wzrost. Oznacza to, że motoryzacja ruchu, szczególnie na szosach, stała się w Polsce koniecznością.

Intensywność rozwoju komunikacji można mierzyć liczbami lat ubiegłych: na 1. I. 1926 r. było zarejestrowanych autobusów, należących do przedsiębiorstw prywatnych (za wyłączeniem autobusów miejskich) 530. 1. I. 1927 r. — 710, 1. I. 1928 r. — 1.067, 1. I. 1929 r. — 2.121 a 1. I. 1930 r. — 3.224, należących do 2.009 przedsiębiorstw i obsługujących 1607 linij, o łącznej długości dróg 25.710 klm. w r. 1929 przypada na 1 autobus przebieg 40.100 klm., co oznacza, że linje autobusowe znacznie się wydłużyły. Odpowiednio do tego wzrosła też dochodowość przedsiębiorstw autobusowych; przybliżony dochód brutto wszystkich przedsiębiorstw autobusowych ocenia się na 262 miljony złotych, przyczem zaznacza się, że taryfa autobusowa w r. 1929 przeciętnie spadła, a to z 15 gr. za km. w r. 1927 — na 12,1 gr., w r. 1929.

Wzmożony ruch autobusowy odbił się na ruchu pasażerskim i towarowym kolei. Oficjalnie oblicza się straty kolei, poniesione wskutek współzawodnictwa autobusów, na około 10 proc. Autobusy nietylko, że nie zrezygnowały z walki na odcinkach mniejszych, ale sięgnęły też do odległych i równolegle do kolei biegnących dróg, na których przewoziły pasażerów i towary, przekraczając niekiedy dystans 400 klm.

Współzawodnictwo autobusów z kolejami wywołało u tych ostatnich chęć przeciwstawienia się, względnie odzyskania strat, co, oczywiście, pójść winno po linji usprawnienia komunikacyj kolejowych, jedynie usprawiedliwionej z gospodarczego punktu widzenia. Życzyć sobie wypada, aby przewaga kolei — z tytułu jej charakteru przedsiębiorstwa państwowego — nie wpłynęła szkodliwie na dalszy rozwój komunikacji autobusowej, która bądź co bądź w pewnych województwach dokonała w przeciągu krótkiego czasu tego, czego, kolej nie mogła dokonać w czasie wielekroć dłuższym.

Z wyścigów „Unji" o mistrzostwo Województwa. Start kategorji 500 ccm.

Rozbudowa i ulepszenie sieci drogowej

Ministerstwo Robót Publicznych, stworzyło wojewódzkie kierownictwo przebudowy dróg, którego zadaniem jest budowa ulepszonych nawierzchni, smołowanych i asfaltowych, na traktach państwowych.

Program brukarski na r. 1930-31 przewiduje ułożenie nawierzchni ulepszonych na traktach, w pobliżu Warszawy, w pow. warszawskim i okolicznych. Roboty te są już w toku.

Budowa dworców autobusowych

W Ministerstwie Robót Publicznych odbyła się ostatnio konferencja na temat budowy dworców autobusowych stolicy. W konferencji wzięli udział delegaci min. rob. publ., min. spraw wew., kom. Rządu, urzędu wojewódzkiego, magistratu i centralnego Związku właścicieli autobusów. W toku obrad, które odbywały si ępod przewodnictwem inżyniera Rappego, zapytano przedstawicieli magistratu, czy samorząd stołeczny skłonny jest przystąpić niezwłocznie do budowy dworców autobusowych. Przedstawiciele magistratu oświadczyli, że warunki finansowe miasta w chwili obecnej na to nie zezwalają. Wobec tego, uznając budowę dworców autobusowych za kwestję pilną, władze rządowe wyraziły zgodę na wybudowanie narazie prowizorycznych dworców, w co wykonać mają przedsiębiorcy prywatni. Budowa dworców w ilości czterech ma być rozpoczęta natychmiast, a staną one na krańcach miasta tam, gdzie obecnie znajdują się postoje autobusów.

Z ZAGRANICY

Samoloty niemieckie dla Francji

Prasa niemiecka donosi, iż zakłady Junkersa zawarły z rządem francuskim umowę na stałą dostawę najnowszych typów samolotów Junkersa dla Francji. Według tych doniesień umowa została zawarta za zgodą niemieckiego Ministerstwa Komunikacji.

206.340 maszyn miesięcznie

Łączna produkcja wszystkich fabryk Forda w kwietniu rb. wynosiła 206.340 maszyn czyli o 15,150 więcej od wyniku produkcji w kwietniu ub. roku. Olbrzymia, nieprawdopodobna wprost liczba wyprodukowanych samochodów, świadczy o coraz to większej popularności tej marki, dowodem czego są również i wyniki rejestracyjne 1 kwartału rb. Otóż, w Stanach Zjednoczonych w ciągu pierwszych trzech miesięcy rb. zarejestrowano 600.643 maszyn Forda.

Najdłuższy lot

Ameryka sławna jest z najrozmaitszych niezwykłości. Obecnie czterej lotnicy dokonali niezwykłego lotu. Wznieśli się na swym latawcu 12 czerwca i latali nad miastem Chicago ciągle w kółko — aż do dnia 4 lipca, czyli 23 dni i dwie godziny. Chcieli pokazać, jak długo można unosić się w przestworzach na samolocie bez opuszczania się na ziemię i jaka jest wytrzymałość silnika. Cały ich lot trwał 554 godziny bez paru minut, gdy poprzedni taki lot, urządzony w Kalifornji, trwał o 133 godziny krócej. Gdyby nie jakaś niedokładność w dopływie oliwy, lataliby jeszcze dłużej. W ciągu tak długotrwałego lotu spalili 30 tysięcy litrów benzyny. Rozumie się, że takiej ilości benzyny samolot nie mógł zabrać odrazu. Dostarczano im benzynę zapomocą drugiego samolotu, który co kilka godzin wzbijał się w górę, wlatywał nieco ponad tamten samolot i przez długą rurę wlewał benzynę do jego zbiornika.

Warto dodać, że owi czterej lotnicy to bracia, Hunterowie. Gdyby nie latali w kółko, ale ciągle naprzód, to oblecieliby przez ten czas całą naszą ziemię naokoło i jeszcze raz połowę ziemi.

Ceny samochodów w Ameryce

Ostatni numer „American Exporter" podaje dokładne ceny sprzedażne wszystkich samochodów na miejscu w Ameryce. Poniżej podajemy niektóre z nich najbardziej rozpowszechnionych w Polsce marek (ceny w dolarach, torpedo — T. kareta — K): Overland Whippet T. — 520, Ford K. — 525, Chevrolet 6 T. — 525, Rugby 40 T. — 560, Chrysler Płymouth T. — 695, Durant 60 K. — 750, Essex K. — 795, De Soto T. — 845, Studebacker-Erskine K. — 860, Auburn K. — 995, Dodge Senior K. — 995, Buick 40 K. — 1 235, Packard 745 T. — 2 375, Cadillac K. — 3 595.

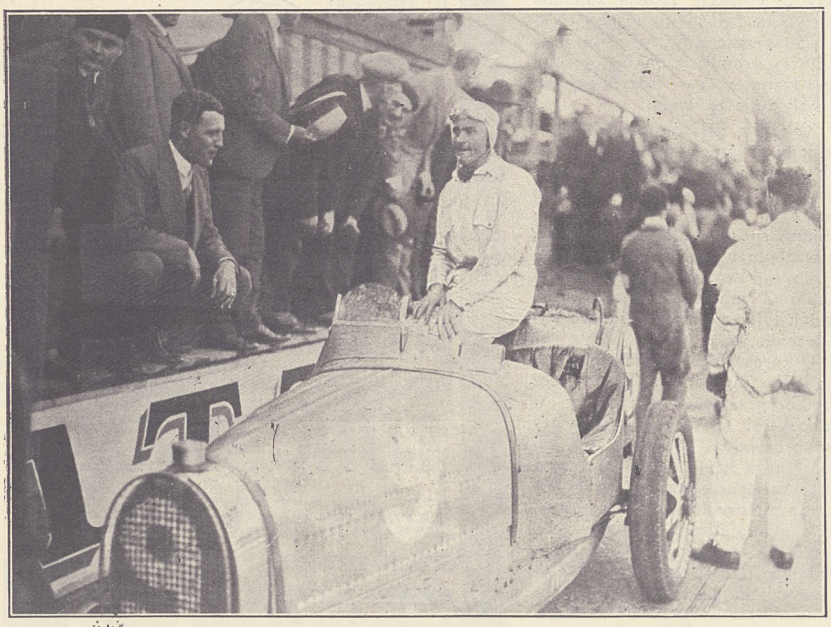
Charakterystyczne jest, że te proporcje cen nie są zupełnie w Polsce zachowane.

Ilość samochodów w Szwecji

Według ostatnich obliczeń, Szwecja pod względem ilości samochodowej zajmuje szóste miejsce w Europie. Przoduje tutaj Anglja — 1 370 711, następnie idzie Francja — 1 265 841, Niemcy — 609 030, Włochy — 230 509, Hiszpanja — 178 176 i Szwecja — 144 519, czyli że jeden wóz wypada na 41 mieszkańców. Jeżeli zaś wliczymy motocykle, których jest w Szwecji 60 000, wówczas wypadnie jeden pojazd motorowy na 29 mieszkańców.

Produkcja samochodów w Rosji Sowieckiej

Rząd sowiecki zamierza wybudować w Stalingrodzie, przy ujściu Wołgi, fabrykę traktorów, kosztem 4 miljonów dolarów. Budowa wspomnianej fabryki ma być rozpoczęciem realizacji planu pięciolecia rozwoju przemysłowego Rosji sowieckiej. Realizacja tego planu obliczona jest na sumę 100 miljonów dolarów.



Z wyścigu o Wielką Nagrodę Europy. Znakomity Chiron, zdobywca Nagrody, na swej niezwyciężonej maszynie Bugatti.

Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

Organizacje automobilowe inicjują motocyklową służbę drogową

W związku z pogarszającym się ostatnio stanem porządku na drogach publicznych odbyło się wczoraj z inicjatywy Automobilklubu Wielkopolski zebranie zainteresowanych organizacyj automobilowych przy udziale przedstawicieli władz. Przedmiotem obrad była kwestja zorganizowania środków, któreby pozwoliły na rygorystyczniejsze czuwanie nad przestrzeganiem przepisów drogowych. W zebraniu, któremu przewodniczył wiceprezes Automobilklubu Wielkopolski p. St. Głowiński, a w którem brali udział pp. Komendant Wojewódzkiej Policji Państwowej p. insp. Goździewski i naczelnik urzędu śledczego p. kom. Żbikowski, wzięli udział przedstawiciele Związku Kupców i przemysłowców Samochodowych, Wielkopolski Związek Przedsiębiorstw Autobusowych, Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych, Zrzeszenie Związków Zawodowych Automobilistów Z. Z. Rz. P., Związek Zawodowy Automobilistów Rz. P. oraz przedstawiciele Krajowego Ubezpieczenia Ogniowego, Vesty, Pozn. Warsz. Tow. Ubezp., Krakowskiego Tow. Ubezp. i inni.

Imieniem Komisji Techniczno-Sportowej A. W. zreferował sytuację p. sędzia Paszkiewicz, poczem na skutek obszernej dyskusji wyłoniły się następujące postulaty jako odpowiadające interesom wszystkich gałęzi automobilizmu:

1. zwiększenie porządku i bezpieczeństwa na drogach publicznych przez ściślejszą kontrolę;
2. usprawnienie interwencji władz bezpieczeństwa w wypadkach nagłych.

Przedstawiciele władz bezpieczeństwa, po omówieniu ostatnich wypadków na tle zamachów samochodowych wyjaśnili, że wszelkie i najlepsze chęci rozbijają się o trudności budżetowe i o szczupłość etatów funkcjonarjuszy policyjnych.

Skutkiem tego Związki zadeklarowały następujące świadczenia:

1. Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych oświadczył, iż upoważnia Policję Państwową w wypadkach nagłych do swobodnego korzystania z każdej dorożki samochodowej znajdującej się na postoju, przyczem w stosunku do poszczególnych właścicieli pokryje koszty z własnej kasy.
2. Automobilklub Wielkopolski urządza subskrypcję wśród zainteresowanych związków i towarzystw ubezpieczeniowych w celu ufundowania dla władz pewnej ilości motocykli, które pełniłyby stale służbę drogową, z powodu zupełnego braku tej służby dotychczas, choć inne Województwa dawno ją już posiadają. Wyrażono przytem przekonanie, iż tak miasto Poznań, jak również Starostwo Krajowe jako najbardziej zainteresowane, wezmą w akcji tej wybitny udział.
3. Wszystkie zainteresowane organizacje zadeklarowały gotowość urządzenia stałych perjodycznych patroli drogowych dla Policji Państwowej w celu tępienia nieporządków na drogach publicznych. Zorganizowanie tej akcji powierzono Automobilklubowi Wielkopolski.

Termin dla pierwszej serji subskrypcji wyznaczono na dni pięć.

W zebraniu wzięło udział przeszło 30 osób, przyczem należy podkreślić, iż przybyli wszyscy zaproszeni, co jest dowodem pełnej aktualności poruszonych tematów.

Komunikat Zrzeszenia Związków Zawodowych Automobilistów Ziem Zachodnich R. P.

Donosimy wszystkim zainteresowanym szoferom oraz automobilistom, specjalnie zaś ze Środy i okolicy, iż w niedzielę, dnia 27 bm. zwołujemy zebranie kostytucyjne filji w Środzie w lokalu p. Lesińskiego, St. Rynek 3, o godz. 10 przed południem; na które to zebranie wszystkich zainteresowanych zapraszamy. Zaznaczamy iż na zebranie to wysyła Centrala w Poznaniu specjalnego delegata, który zebranych tak o celach jak i rozwoju organizacji poinformuje i udzieli dostatecznych wskazówek w zawiłych kwestjach.

Komunikaty M. W. K. T.

Zainteresowanie się fachowców zagranicznych wynalazkiem inżyniera Sokołowskiego na M. W. K. T.

Podczas pobytu p. Ministra Manoilescu w Poznaniu po zwiedzeniu pawilonów Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki, przedstawiciele naszego Ministerstwa Komunikacji, z p. Ministrem Kuehnem na czele, zaprosili p. Ministra Manoilescu oraz przedstawicieli Związku „Grem", reprezentującego koleje krajów słowiańskich i Rumunji, na teren stacyjny, na którym odbywają się pokazy w ruchu eksponatów M. W. K. T., umieszczonych w pawilonie Ministerstwa Komunikacji.

Na terenie tym p. Minister Manoilescu zwiedził wagony dynamometryczne, skonstruowane według planów prof. Czeczotka i wykazał żywe zainteresowanie przyrządami pomiarowemi i organizacją pracy. Następnie p. Minister przyglądał się pokazowi automatycznego sprzęgła systemu inż. Sokołowskiego, demonstrowanego przy wagonach, poruszanych parowozem. Sprawność działania sprzęgła i znakomite a proste rozwiązanie trudnego problemu automatycznego łączenia wagonów niezmiernie zainteresowało p. Ministra Manoilescu i wszystkich przedstawicieli „Gremu", którzy brali udział w pokazach tego sprzęgła już poraz drugi i po szczegółowem zaznajomieniu się ze stroną techniczną wynalazku uznali wynalazek inż. Sokołowskiego za jedyne rozwiązanie problemu.

Żegnając się, p. Minister Manoilescu gratulował inż. Sokołowskiemu i prof. Czeczotkowi oraz oświadczył, że Polska, popierając ich wynalazki, niech będzie pewna, że Rumunja pójdzie jej śladem.

Transport — duszą handlu

Istotą handlu, jako wymiany towarowej wewnętrznej i międzynarodowej jest dostawa towaru do miejsca przeznaczenia. Jest to moment, od którego wiele prawodawstw uzależnia nawet finalizację tranzakcji. Z wyjątkiem kodeksu francuskiego i obowiązującego w byłej Kongresówce, takie zdarzenia, jak niedostarczenie towaru wogóle, lub ze znacznem opóźnieniem, rozwiązuje zupełnie umowę kupna-sprzedaży. Dlatego jest dla handlu sprawą niezmiernie ważną dysponowanie środkami transportowemi na każde zawołanie i z tem przeświadczeniem, że dostawa zostanie uskuteczniona szybko i terminowo.

Kolej żelazna nie mogła rozwiązać problemu transportowego w całej rozciągłości ze względu na sztywny systemat trasy. Dokonał tego dopiero samochód ciężarowy, którego najrozmaitsze typy, od lekkich trójkołowców do olbrzymich trzyosiowców, spełniają swoje zadanie, docierając do najbardziej ustronnych miejscowości na czas i bezpośrednio do odbiorcy. Dzięki temu przemysł samochodowy w dziedzinie wozów ciężarowych mógł się rozwinąć niezwykle intensywnie, różniczkując coraz bardziej swoją produkcję w zależności od wymagań, a idąc dalej jeszcze z postępem czasu, sam począł stwarzać zastosowania.

Wystawa samochodów na tegorocznej M. W. K. T. w Poznaniu daje tej dążności dobitny wyraz. Weźmy np. takie wozy *Citroën*. Normalne modele 6-cylindrowych dwu-tonowych ciężarówek „C 6" wyrabiane są w kilku odmianach. Jako zwykła ciężarówka skrzyniowa, furgon, ciężarówka kryta z bokami brezentowemi lub platforma. Albo obfita ilość typów światowej marki *M. A. N.*: 3½-tonowa zwykła platforma; tejże wagi specjalny furgon do pieczywa; 5-tonowa platforma wywrotna z urządzeniem hydraulicznem; specjalny samochód zbiornikowy do przewożenia łatwopalnych płynów; samochód do przewożenie beczek, do żelaza, wywrotny na 3 strony furgon zamknięty, wreszcie specjalny samochód na dalekie przestrzenie, zaopatrzony w przedział do spania.

Francuska firma *Renault* produkuje bardzo praktyczne kombinowane karetki osobowo-towarowe o sile nośnej użytecznej 400 kg i 600 kg, jak również platformy, furgony i traktory o sile 6 i 12 000 kg. Również *Peugeot* demonstruje najrozmaitsze typy podwozi, nadające się do wszechstronnego zastosowania.

Morris Comercial wyspecjalizował się w typach wozów handlowych średniej wagi, uzyskując przydomek „Champion świata w średniej wadze". Jest to istotnie wóz dużej użyteczności, ze względu na swą nośność do 2 000 kg przy osiągalnej szybkości ponad 60 klm. na godzinę, łącznie z małym promieniem skrętu i wielką zwrotnością w ruchliwych punktach miasta.

Marka *Ford* jest zdaje się tak powszechnie znaną, że nie wymaga żadnych superlatywów. Wypada tylko nadmienić, że w ciągłej dążności do jak najlepszej obsługi klienteli, wypuścił Ford ulepszony model 1½ tonowej ciężarówki, przez co powiększył jej użyteczność i rozszerzył zakres jej pracy.

Poza swoją użytecznością handlową, znalazły samochody ciężarowe również zastosowanie w administracji komunalnej. Typy tych wozów, poza handlowemi, przystosowanemi do rozwożenia piwa, przewozu mebli, platformy wywrotnej 1- i 3-stronnej — demonstruje *Vomag* w postaci specjalnych wozów do polewania ulic i kombinowany asenizacyjny z urządzeniem pożarniczem, tankowy na benzynę, polewaczkę i zmywaczkę i do wywożenia śmieci systemu „Kuka".

Ponadto ten sam *Vomag* i *Mercedes-Benz* produkują kombinowane wozy komunalne o kilku łącznych funkcjach, nadających się specjalnie dla małych miast, nie mogących utrzymać kilku odrębnych wozów. Ten sam samochód jest jednocześnie polewaczką, czyści bruki, posiada pompę pożarniczą do gaszenia ognia, przyrząd do założenia pługu odśnieżnego, może wreszcie służyć do wywożenie fekalji.

W tym obfitym naprawdę przeglądzie samochodów użyteczności publicznej nie sposób pominąć produkcji *polskiej*. Choć jest ona w zaczątkach, w każdym razie już jest i to oparta na mocnych podstawach. Przedewszystkiem usamodzielniły się *Państwowe Zakłady Inżynierji*, uniezależniając się od wpływów obcych, stwarzając polski motor systemu *inż. Tańskiego*. Budowa reszty podwozia nie przedstawiała znaczniejszych trudności, choć niejednokrotnie P. Z. I. doznawały objekcyj przy zakupach małych ilości pewnych gatunków surowca. Były te objekcje zresztą zupełnie zrozumiałe i pozbawione pierwiastka złej woli, gdyż dostosowanie w hucie produkcji do małej skali zapotrzebowania — łączyło się niejednokrotnie ze stratą.

Tak jak dziś jest, Państwowe Zakłady Inżynierji mogą wypuścić rokrocznie na wypadek 600 wozów różnych typów. Niektóre części podwozia, jak np. błotniki, są wyrabiane sposobem rzemieślniczym, ze względu na olbrzymie i nierentujące się koszty budowy sztancy (około 2 miljonów złotych). To jednak tylko podnosi solidność wykończenia wozu.

O karoserjach można nie pisać. Nie tylko marka „C. W. S.", lecz wogóle przemysł karoseryjny w Polsce stoi tak wysoko, że wozy czy to osobowe, czy ciężarowe, karosowane w kraju, są lepsze w użyciu i estetyczniejsze w wyglądzie od modeli oryginalnych. Z rozwojem automobilizmu przybyła nam jeszcze jedna gałąź produkcji, a poczynania Państwowych Zakładów Inżynierji dają gwarancję, że i w produkcji automobilowej zajmujemy już miejsce, należne naszemu talentowi wynalazczemu.

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednołamowy wiersz nonparelowy 30 groszy

„Ideal"

Szczotki do mycia samochodów. Opatentowany wynalazek polski. Generalne przedstawicielstwo na Polskę: G. Carst - Poznań. d 188

Szofer - maszynista

w posadzie u lekarza poszukuje odpowiedniejszej posady chętnie na dominji. Oferty „Samochód" zdw 72 889

Absolwent

student z prawem jazdy poszukuje odpowiedniej posady ewtl. akwizytora. Łaskawe zgłoszenia „Samochód" Poznań, zd 73 111

Szofer

prosi pp. właścicieli o łaskawe udzielenie posady. Posiada 2 lata praktyki. Dobry kierowca. Oferty „Samochód" Poznań, zdw 71 856

Szofer

z długoletnią praktyką poszukuje posady. Oferty „Samochód" Poznań, zdw 72 468

Szofer-elektromonter

z praktyką, kawaler poszukuje posady. Łaskawe zgłoszenia „Samochód" Poznań, zdw 72 558

Szofer

z 2 letnią praktyką poszukuje posady. Miejscowość obojętna. Oferty „Samochód" Poznań zdw 72 473-4

Szofer

początkujący poszukuje posady. Oferty „Samochód" Poznań, zdw 72 587

Szofer

żonaty z czeladnikiem kowalskim obecnie w przedstawicielstwie samochodowem, znający wszelkie maszyny, posiadający dłuższą praktykę, poszukuje posady w majątku. Łask. zgłoszenia „Samochód" Poznań zdw 73 154

Szofer

z kaucją szuka posady prywatnej lub na autobus. Oferty „Samochód" Poznań zdw 72 713

Szofer - maszynista

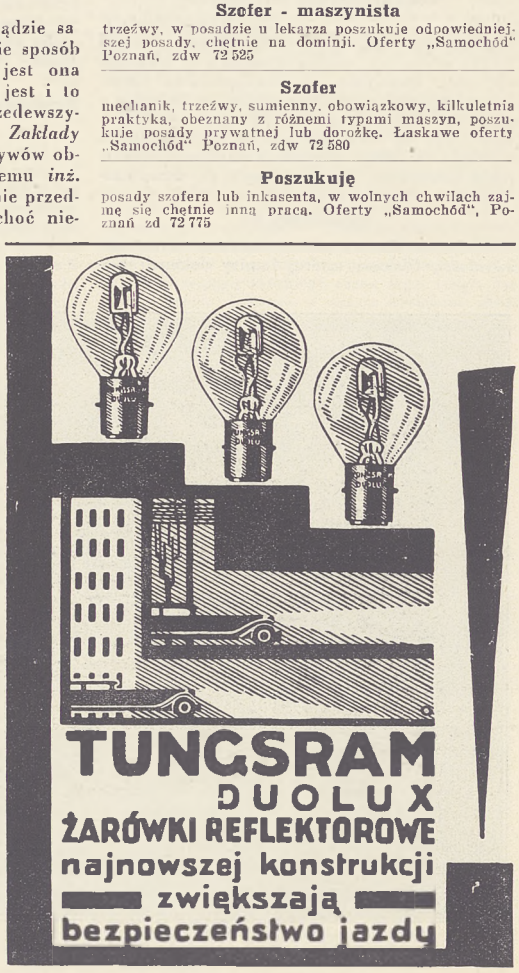
trzeźwy, w posadzie u lekarza poszukuje odpowiedniejszej posady, chętnie na dominji. Oferty „Samochód" Poznań, zdw 72 525

Szofer

mechanik, trzeźwy, sumienny, obowiązkowy, kilkuletnia praktyka, obeznany z różnemi typami maszyn, poszukuje posady prywatnej lub dorożkę. Łaskawe oferty „Samochód" Poznań, zdw 72 580

Poszukuję

posady szofera lub inkasenta, w wolnych chwilach zajmę się chętnie inną pracą. Oferty „Samochód", Poznań zd 72 775



Odpowiedzi redakcji

Pan W. Z., Warszawa. — 1) Przy kupnie używanego samochodu zawsze zalecić trzeba jak najdalej idącą ostrożność. Solidność firmy, od której Pan używany samochód nabywa, bynajmniej nie zabezpiecza Pana, chyba że przyjmie ona jakąś gwarancję. Skoro Pan nie jest fachowcem, radzilibyśmy poprosić jakiegokolwiek znajomego szofera-mechanika, czy znawcę-amatora, by wóz ten gruntownie obejrzał. Trzydzieści tysięcy przejechanych kilometrów jest dla tego typu (Fiat 503) kolosalną ilością, tak, że remont generalny będzie koniecznością. W tym stanie wóz ten prawdopodobnie nie jest więcej wart, jak dwa do dwóch i pół tysięcy złotych (przy spłatach ratalnych, oczywiście). Poza tem zwracamy uwagę, że samochody używane tej marki, wymagają bezustannych reparacyj, które w dodatku są niezwykle kosztowne. Cena wspomniana przez Pana jest o conajmniej 200 proc. za wysoka. W ogólności kupna tego odradzamy. Ewentualnie prosimy podać nam listownie wyniki szczegółowych oględzin przez fachowca. Nowych wozów wspomnianej przez Pana marki również polecić nie możemy.

P. J. P. w Wadowicach. — Przedstawiciele mieli oczywiście rację, donosząc Panu, iż nie można zastosować do Jego samochodu dyferencjału z typu silniejszego, chociażby o tak małej różnicy litrażu, gdyż obliczenie stosunku wzajemnego kół zębatych w dyferencjale oraz napędzie tylnego mostu zależne jest od ogólnej konstrukcji samochodu, a więc od siły silnika, ilości obrotów itp. Prawdopodobnie więc w danym wypadku różnica powyższych danych w obu typach samochodów jest tak znaczna, iż zamiana byłaby niemożliwa. Nieznamy niestety nazwy, ani typu Pańskiego samochodu, nie możemy więc podać Panu istotnych przyczyn tego. Można by oczywiście zastosować do samochodu Pana dyferencjał i po odpowiedniem obliczeniu takowego zamówić go w jakiejś fabryce, lecz byłoby to połączone z tak znacznemi kosztami, iż nie opłaciłoby się wcale.

Jedynem wyjściem byłaby chyba zamiana samochodu Pana w fabryce, względnie w przedstawicielstwie na ten typ silniejszy, o którym Pan wspomina, za dopłatą. Dopłata ta będzie napewno mniejsza od kosztów założenia dyferencjału.

P. St. Lipiński w Raszkowie. — Radzimy Panu załatwić spór z właścicielem sklepu na drodze ugody, gdyż na drodze sądowej sprawa będzie trwała bardzo długo, będzie dużo kosztowała a nadzieja wygrania jest wątpliwa, gdyż szofer autobusu, prowadząc takowy, winien mieć poczucie szerokości prowadzonego przezeń pojazdu, a widząc markirę, nie powinien był podjeżdżać pod sam chodnik, wiedząc, iż karoserja autobusu z obydwóch stron wystaje poza szerokość kół. Winien był zatrzymać wóz i przeczekać nim fura z sianem minie.

Sądzimy, że w razie propozycji ugody właściciel sklepu będzie umiarkowany w swych żądaniach, gdyż również nie zechce ponosić wysokich kosztów sporu.

P. Edward Podlewski w Świeciu n/Wisłą. — Wybór jednego z podawanych przez Pana typów motocykla zależny jest od celu na jaki Pan go potrzebuje. Typ Supersport o którym Pan wspomina jest wyłącznie przeznaczony do celów sportowo-wyścigowych, mniej się nadaje do celów użytkowych i turystycznych. Natomiast normalny 500 ccm. typ nadaje się doskonale do celów turystyki, szczególnie przy zastosowaniu bocznego wózka. Obawy Pana co do grzania się są zupełnie bezpodstawne.

Nazwa ta jest bardzo dobrze znana nietylko zagranicą ale i u nas i zapisała się bardzo chlubnie w historji rozwoju naszego sportu motocyklowego.

Typ „Supersport" używany dla potrzeb codziennych, zwłaszcza bez wózka, dzięki swej znacznej sile jest dosyć niebezpieczny i nadaje się wyłącznie dla jeźdźca bardzo wytrawnego.

KORZYSTAJMY WSZECHSTRONNIE Z DOBRODZIEJSTW,
jakie nam daje świetnie zorganizowana komunikacja powietrzna dla przewozu pasażerów — poczty — towarów.

Stacja obsługi STANDARD NOBEL w Poznaniu, przy ulicy Bukowskiej, róg Gajowej.

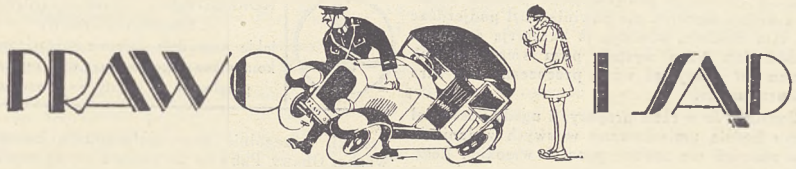
Pierwsze nowoczesne stacje obsługi,

według pojęć amerykańskich, zbudowane zostały w Polsce przez Standard Nobel, S. A.

Oprócz produktów naftowych gwarantowanej jakości i po cenach normalnych,— automobilista, ma do swej dyspozycji urządzenia do smarowania i płukania wozu, dźwig hydrauliczny, automatyczną pompę powietrzną do opon oraz wodę do chłodnic i akumulatorów.

AUTOBUS KRUPP
35 (plus 10) osobowy, 6 cylindrowy 90 K. M. ostatni model w pierwszorzędnem 2 przedziałowem wykonaniu, przebiegł tylko 10 000 km. **sprzedam** za zł 36 000 — przy wpłacie 22 000 zł. Zgłoszenia uprasza **Cukiernia Grey, Bydgoszcz**

STANDARD ★ NOBEL w POLSCE, S. A.



Kiedy wóz jest „nowy"?

Jest to kwestja, niesłychanie doniosła w handlu samochodowym i występująca nieraz w formie bardzo ostrej w procesach cywilnych na tle kupna samochodu. Definicji wozu nowego w prawie niema dotychczas, i sądy nasze niestety o definicję nawet się nie starają, powołując przeważnie znawców na istniejący jakoby zwyczaj handlowy, którego jednak niema. Stąd pojęcie to waha się silnie i piszący te słowa zna orzeczenie znawców tego rodzaju, że nowym jest wóz, który przeszedł w prawidłowej jeździe 4 000 klm., inny, że można najwyżej dopuścić przejazd na osi do sprzedawcy, inny, że wóz już nie jest nowy, jeżeli po dopuszczeniu do ruchu na drogach publicznych wóz był używany do przewożenia osób lub rzeczy. Są to wszystko orzeczenia, oddawane przez znawców w sądach poznańskich, które aż nadto wyraźnie ilustrują chaos, panujący dotychczas na tem polu.

Sprawa nie jest łatwa do określenia. Samochód nie jest bowiem parą butów, o której wiadomo ściśle, że nową jest póty, póki ktoś nie wziął jej na nogi i nie zaczął w niej chodzić, choć nawet wówczas jeszcze, po niezbyt długim, np. jednodniowym użytku często wymienia się używany już towar i bierze się go za nowy, z uwagi na to, że zużycie jest minimalne i praktycznie nie wchodzi w rachubę.

Inaczej przy samochodzie. Zanim bowiem maszyna wyjdzie z fabryki, już ma poza sobą kilkanaście dobrych godzin ruchu, a silnik nawet kilkadziesiąt. Jest to jednak ruch, wymagany dla prawidłowej konstrukcji, dla pojęcia nowości nie wchodziłby w rachubę. Potem maszyna idzie na osi do sprzedawcy. Dalej odbywa jazdy próbne, przypuśćmy, tylko z tym, który ją kupi. Nie zawahamy się samochodu takiego określić jako samochód nowy.

Jednak zdarza się, że maszyna taka bywa używana przez sprzedawcę jako wóz pokazowy, i za numerem próbnym chodzi nieraz po kilka tysięcy kilometrów. Zdarza się, że wóz zarejestrowano już na inne nazwisko, jednak umowa rozbiła się w ostatniej chwili, i wóz powraca do sprzedawcy. Zdarza się, również, iż sprzedawcy, w celu odpowiedniego przygotowania wozu, „ujeżdża" go na 2 000—3 000 kilometrów małą szybkością. Czasem jedzie nim tylko 100 kilometrów, lub 500, lecz za to maksymalną szybkością. Czy wówczas wóz pozostanie nowym?

W jednym z ostatnich numerów „Recht des Kraftfahrers" znajdujemy uwagi radcy sądu ziemiańskiego Voigta z Drezna na ten temat. Voigt próbuje na podstawie pewnych przesłanek dojść do pewnych zasad, któreby określiły pojęcie „nowości" wozu. Powtórzymy tu więc najpierw część istotną jego wywodów:

Autor stwierdza, że mimo znacznej rozbieżności opinji poszczególnych znawców i instytucyj (izby handlowe, niem. liga automobilowa, związki kupców samochodowych) w jednym punkcie wszystkie orzeczenia są ze sobą zgodne. Dla pojęcia „nowości" wozu jest bezwzględnie koniecznem, by wóz ten przez fabrykę produkującą, był zbudowany w całości (oczywiście w częściach istotnych) i to z n o w y c h materjałów. Gdy np. fabryka samowolnie, lub też na życzenie kupca wbudowała w nowe podwozie używany motor, lub inne części używane, to kupiec pod każdym warunkiem wozu takiego nie mógłby sprzedać jako nowy, pod rygorem zaczepialności kontraktu kupna z powodu podstępnego zwiedzenia. Następnie należy od wozu nowego wymagać, by nie był dopuszczony do ruchu na drogach publicznych, i by nie był używany w ruchu, przyczem punkt ciężkości spoczywa na używaniu w komunikacji po dopuszczeniu urzędowem, gdyż dopuszczenie jako takie, nie wykluczałoby jeszcze samo dla siebie oznaczenia wozu jako nowy. O ile natomiast wóz nie został jeszcze dopuszczony, choć był używany jako wóz pokazowy, to zdaniem kilku korporacyj kupców samochodowych wóz ma być jeszcze nowy, jeżeli nie przebył więcej, niż 1 000 klm. Voigt nie godzi się z tą opinją. Wprawdzie zgadza się, że w stosunku do ogólnej przestrzeni, którą wóz ma przebyć w użytku późniejszym, 1 000 kilometrów stanowi ułamek nieznaczny, jednak nie jest to istotne dla określenia pojęcie wozu nowego, z uwagi na to, że fabryki dziś (z małemi wyjątkami) wozów już nie „ujeżdżają". O ile właściciel wozu chce mieć z niego pożytek jak najdłużej, musi właśnie pierwsze 1 000 klm jeździć bardzo ostrożnie. O ile jednak wozu używa się u kupca jako wozu pokazowego, to niezawsze można przestrzegać nakazanej ostrożności. Często właśnie taki wóz musi wydawać z siebie tyle siły i szybkości, ile tylko może, bo klient chce widzieć szybkość. O ile wóz w ten sposób zbrutalizowano trzy lub cztery razy, nie można już mówić o wozie nowym. Z tego względu Voigt nie godzi się z opinją związków kupieckich, że wóz jest nowy do 1 000 klm. o ile był używany jako wóz pokazowy. Jest to już wóz używany, niewiele wprawdzie, lecz używany.

Na podstawie powyższych rozważań Voigt dochodzi do następującej definicji „nowości" wozu:

Wóz jest nowy, jeżeli:

1. został wykonany przez zakłady budujące dany typ z materjału nowego,

2. jeżeli po dopuszczeniu do ruchu nie był używany do przewozu osób lub rzeczy,

3. jeżeli przebył tylko niewielkie przestrzenie przy jazdach próbnych lub w celach badania i przytem nie odniósł żadnych uszkodzeń, jeżeli sprowadzenie wozu z fabryki na osi nastąpiło za zgodą kupującego i przytem nie nastąpiło żadne uszkodzenie.

Tyle p. Voigt. Definicja ta wydaje się nam jednak zbyt ciasną i możnaby powiedzieć, zbyt prawniczą. Pojęcie nowości jest bowiem pojęciem raczej ekonomicznem. Chodzi bowiem o to, aby przez określenie, iż wóz jest „nowy" zapewnić kupującego, iż otrzymuje wóz, w którym potencjonalnie tkwi m a k s i m u m użytkowości danego typu. Stąd moglibyśmy się zgodzić na określenia ad 1 i 2 z następującemi zastrzeżeniami:

Maksimum użytkowości wóz uzyskuje po przebyciu prawidłowem, a więc ostrożnem, przestrzeni 1 000—1 500 klm, po t. zw. ujeżdżeniu. Stąd wóz zupełnie nowy jest pewnego rodzaju półfabrykatem. Dlatego nie zawahamy się uznać za zupełnie nowy wóz, który przebył do 1 500 klm pod jednym jednak warunkiem, że mianowicie, jechano nim prawidłowo, a więc nigdy więcej niż 40 do 50 klm na godz. O ile więc kupiec może zapewnić o tem z całą pewnością, i może pod tym względem odpowiadać za swoich pracowników, to bez wahania może taki wóz sprzedać jako nowy. Będzie to już kwestją zaufania. Łatwiej już przedstawia się sprawa, o ile, jak to często dzieje się obecnie przy wozach lepszej marki, fabryka sama plombuje karburator, tak, że nie można bez naruszenia plomby uzyskać szybkości większej, niż 50 klm/godz. Wówczas, przy nienaruszonej plombie, można bez jakichkolwiek kwestyj sprzedawać jako nowe wozy z 1 500 klm na numeratorze.

Natomiast rejestracja i ewentualne używanie wozu po rejestracji jest z powyższego punktu widzenia obojętne pod względem prawnym, jakkolwiek z praktyki wiadomo, że bardzo trudno sprzedać jako zupełnie nowy wóz, który już był rejestrowany na inną osobę.

ADLER CHRYSLER

Wyłączne przedstawicielstwo tych obu marek:

Bręczewski i Kurczewski

Tel. 28-07. Poznań, pl. Sapieżyński 2. Tel. 28-07.

Warsztaty: Dolna Wilda 78.

Części zamienne stale na składzie.

HUMOR

Motoryzacja

— Poco pan właściwie kupił sobie motocykl?

— Moja żona chciała ugniewać sąsiadów!

— A dlaczego właśnie tych z naprzeciwka?

— Bo oni też mają motocykl.

— Nie może być! Pierwsze słyszę!

— A jakże. Kupili sobie poto, by nas ugniewać!

W sądzie

— Wasz wspólnik w tej kradzieży motocykla, jest także policji znany. Jest to najgorszy łobuz z całej dzielnicy.

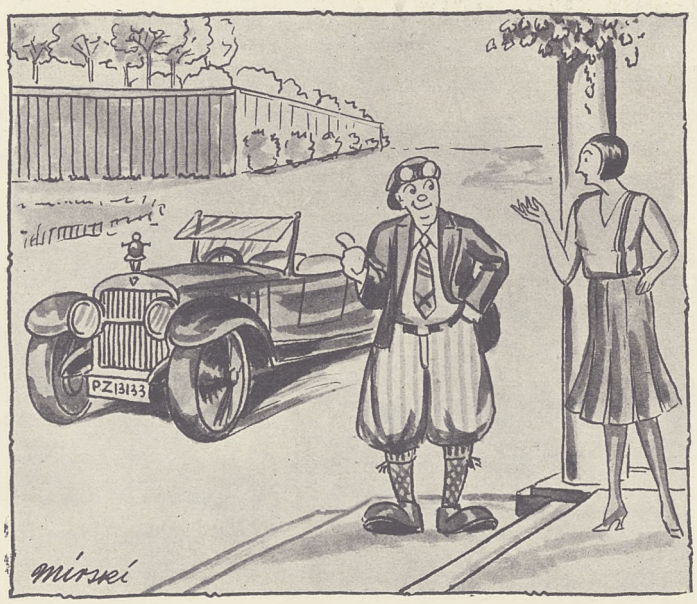
— Bardzo przepraszam panie radco, ale nie mogłem żadnego lepszego znaleźć!

Przyzwyczajenie

— Dlaczego pan oddalił dozorcę swej stacji benzynowej? To taki uczciwy, spokojny człowiek!

— Tak, lecz był on dawniej kelnerem i teraz za każdym razem doliczał dziesięć procent.

Ma rację



Mąż: — Patrz, kochanie, kupiłem używany samochód!
Żona: — Wspaniale. Teraz tylko musimy przenieść się do innego miasta, a ludzie będą myśleli, że on już zawsze był nasz.

Małe nieporozumienie

Samochód z młodą damą przy sterze wypada z szaloną szybkością z za narożnika. Obok damy siedzi stateczny pan. Policjant zatrzymuje wóz, a widząc ładną buzię nie chce robić kwestji. Zwraca się tylko do owego pana:

— Powinien pan zabronić swej córce tak pędzić!

— Mamusiu — odpowiada ów pan — jedź nieco wolniej!

Przysięga

— Ma pan jeszcze co do powiedzenia? — pytają się w sądzie automobilistę, który spowodował katastrofę.

— Wzywam Boga na świadka, że jestem niewinny.

— Przepraszam, zeznania świadków są już ukończone — odpowiada sędzia.

Nie trudno przypuszczać

— Wie pan, wczoraj jechałem moim samochodzikiem przeszło 120 klm. na godz. Pan też to potrafi?

— Jechać nie, ale przypuszczać owszem.

Samochody osobowe ciężarowe autobusy

Oświęcim Praga

Znaczna zniżka cen wobec częściowego wyrobu w kraju

Centralne Zakłady Naprawy i Składy części zapasowych w Oświęcimiu.

PRZEDSTAWICIELSTWA:

„OŚWIĘCIM - PRAGA - AUTO“

Poznań: Plac Wolności 11. Tel. 55-33. Telegr. „Autopraga“. — Warszawa: Kredytowa 4. Tel. 291-34. Telegr. „Centropług“
Lwów: Jagiellońska 7. Tel. 3-05. — Kraków: Kremerowska 6. Tel. 23-67. — Katowice: Plac Wolności 9. Tel. 31-41.

„OŚWIĘCIM“ ZJEDNOCZONE FABRYKI MASZYN i SAMOCHODÓW S. A.

Telefon 47. Oświęcim II. Telegr. „Famis“

Rozmaitości z Komtura

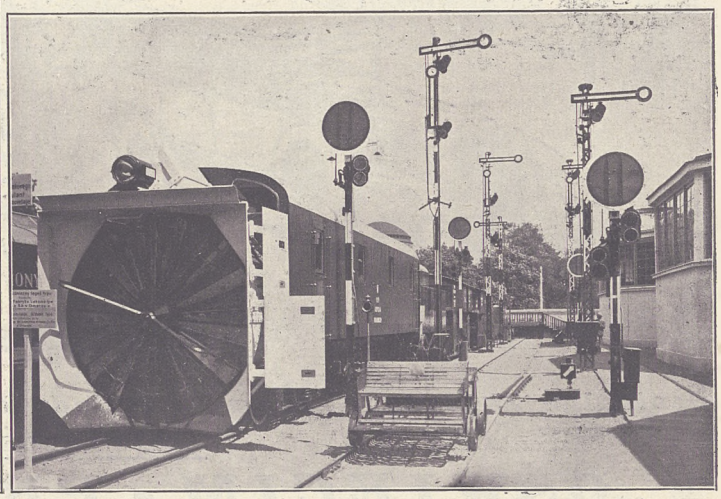
Pięknie rysuje się na tle wieczornego nieba szlachetna sylwetka pawilonu P. K. P.

* *
*

Państwowy Monopol Spirytusowy zorganizował ostatnio z okazji M. W. K. T. jazdę „non stop" Chryslerem, wyłącznie na mieszance spirytusowej „Benzynal".

* *
*

Nader interesująco przedstawiają się eksponaty P. K. P. pod gołem niebem. Na zdjęciu widzimy pług śnieżny oraz zespół semaforów.



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,30 zł, kwartalnie 3,79 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej. Wszelkie prawa przedruku i przeróbki zastrzeżone. *Copyright by Drukarnia Polska S. A.*